

第3回 河内長野市地域公共交通会議会議録

会議名称	第3回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成21年11月24日(火) 午後2時30分～
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	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	(1)河内長野市地域公共交通連携計画(案)に対するパブリックコメントの実施結果及び河内長野市地域公共交通連携計画の承認について (2)平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請について (3)その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第3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>【開会】</p> <p>只今から、平成21年度第3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、本日の会議の出欠等の状況ですが、吉村委員、刈谷委員、山田委員、井戸委員は、本日は公務及び所用のためご欠席されると伺っております。また、安東委員の代理と致しまして、近畿運輸局大阪運輸支局運輸企画専門官の小森様にご出席いただいております。佐伯委員の代理と致しまして、南海バス(株)乗客課の森様にご出席いただいております。淵野委員の代理と致しまして、富田林土木事務所地域支援課地域支援・防災グループ長の仲（なか）様にご出席頂いております。では、この後の議事進行につきましては、会長をお願いいたします。</p>
向井会長	<p>【議題1】</p> <p>みなさんこんにちは。暑い中ご出席いただきましてありがとうございます。始めに規約の規定によりまして、委員のご紹介にありましたように半数以上の方が出席いただいておりますので会議が成立しております。また、この会議は規約の規定に基づいて、公開とさせていただきますのでよろしく願いいたします。では議案の第1といたしまして、河内長野市地域公共交通連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果及び河内長野市地域公共交通連携計画の承認についてについて事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局 （井上課長）	<p>（事務局よりパブリックコメントの実施結果と市の考え方と計画承認について説明）</p> <p>以上、意見とそれに対する市の考え方を述べさせていただきました。特に桐ヶ丘地区の意見は42件と多く、今後は不便地区である楠ヶ丘地区の試行運行の取り組みを参考に地域の方々の合意形成を参考に取組んでいきたいと思っていますのでよろしく願いいたします。河内長野市公共交通連携計画につきましてはご審議のうえ承認いただくようによろしく願いいたします。</p> <p>以上です。</p>
向井会長	<p>今説明がありましたようにパブリックコメントを8月下旬から9月の中旬にかけて1カ月弱の間行いましたところ、60人の方からご意見をいただき、公表非公表を含めまして事務局から説明いただいたように7つの項目に分け、市の考え方を述べられました。その中で、第2回にご審議された連携計画に変更はないということで、この答えに対するご意見や連携計画に対するご意見をいただければと思います。なければ承認したいと思いますがいかがでし</p>

	<p>ようか。</p> <p>日々生活をされている中では、不便であるという認識の方も非常に多いということがパブリックコメントでわかるわけですが、この連携計画では、いろんな課題の地域については懇談会をしていこうという地域もございますし、説明がありましたように桐ヶ丘地域については、楠ヶ丘地域を参考に今後取り組もうという流れですが、いかがでしょうか。</p>
仲代理	<p>8 ページでは一番下に、不便地域については必要に応じて協議しますと書いてあるが、2 番の書きぶりの回答では、楠ヶ丘地区で展開を図っていきたいとあるので、ニュアンスが違うのかなと思うのですが。地域に詳しくないので 42 件というのは、どういう形で出たかわかりませんが、</p>
向井会長	<p>事務局いかがですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>実はパブリックコメントの 42 件を受けまして、地域の方々とお話し合いといたしますが、勉強会に行かせていただきました。今のところ、内容としては一部有志の方が公共交通に対して地域で確保していこうと取り組んでおられます。それが果たして桐ヶ丘全体の意見かということ、正直まだそこまでは見えなかったということ、今後自治会単位でこれから取り上げていきたいというような状況です。次に桐ヶ丘地域の状況なのですが、人口については、地域人口は約 700 名弱の 658 名が平成 20 年末の人口データで、横に同じようなあかしあ台という地域がありまして、この地域については人口が 1677 名で、同じような道路でつながっているような地域状況です。こういったところと、あかしあ台・桐ヶ丘の全体を含めた中で、一定地域の公共交通のあり方について協議する必要があるのではないかと考えております。現状では連携計画の 3 年間の間に取り入れるという段階にはまだないかもしれないが、今後合意形成が図れて、公共交通を確保していこうという取り組みが盛り上がっていくのであれば、一緒に取り組みを進めていきたいと考えています。</p>
向井会長	<p>今の説明では 42 件が寄せられたということについて、地元で早速どういう風な内容かというのをヒアリングに行ったということですね。</p>
事務局 (中野主査)	<p>そうです。問い合わせもありまして、その後どういう手続きで意見に対するコメントを出していくのかということと、市の考え方というのをその場で述べさせていただきますということで、勉強会として行かせていただきました。</p>
向井会長	<p>この後は、書いているニュアンスなり条件が必要に応じて協議しますということになっているが、具体的にはパブリックコメントで多くの意見が寄せられたのだから、具体的な何々の地域についてと表記するかというのは事務局どうですか。他の地域でも寄せられているのですか。</p>

事務局 (田和室長)	<p>桐ヶ丘は全体の9割近いご意見がありましたので、住民の方の要望というか熱意は高い地域だなというのはパブリックコメントから判断させていただいております。ある一定、地域に入って行って協議させていただく必要はあると考えています。ただ、3年間の連携計画の中で入れていける熟度があるのかどうかということにつきまして、この前地域に入って会議をさせていただいた中で、桐ヶ丘地域の周辺にはまだあかしあ台とか自由が丘とか、よく似た地域がありまして、3地域を我々が調査した中では3地域を不便地域としている中で、桐ヶ丘だけをどうこうというのは難しいということで、今後それらの3地域を含めて地域の皆さんと一緒に協議する場に持っていくということは考えているのですが、連携計画の中で具体的にするのは時間的に合意形成を図っていく難しさがあると判断していきまして、次の段階で取り組めるような勉強会とかは進めていきたいとは考えていますが、現時点で連携計画としては具体的な計画として入れるのは早いのではないかと考えています。</p>
向井会長	<p>事務局からはそのような意見なのですが、他に意見があれば。</p>
梶田委員	<p>私はあかしあ台なのですが、あかしあ台と自由ヶ丘そして桐ヶ丘はだいたい同じように形成している。あかしあ台と桐ヶ丘は、本当は、午前8時から9時まで団地内の道路は通行禁止なのです。通行禁止なのですが、みなが車で通っている状況です。狭山に抜ける小山田北大橋が設備されるときも、あかしあ台と桐ヶ丘はバイパスに使われまして、1時間の間に往復581台通った。昼間でそれくらいの量がありまして、もう一つは通行禁止にしようかということで、河内長野警察の交通課ともお話しいただいて、住民で立ち番をしよう。それはちょうど私が自治会長をしている時でした。住民で通行禁止にしたら、効果があり、その後半年間やって、半年間後に橋が完成した。駐車禁止は残念ながら自由みtainなものです。一世帯で車が2台も3台も持っており、非常に増えているのでモックルが入ってくることによって、買い物など、自家用車の利用者は通勤に使わないということであればなお良いのでしょうか。ただ、もし、このままでモックルが入ってくるとしたら、無断駐車があるから、これが迷惑なのじゃないかと非常に問題点となっている。あかしあ台もモックルを希望しているが、そのためにはいろいろと越えなくてはいけない山がある。どうすればいいかということで非常に問題点になっている。あかしあ台という地名ができたときに、住民の一人でも反対があったらダメだということで、選考委員になりまして、最後の一人まで、あかしあ台という地名に決まるまで6回くらいアンケートをとった。そのくらいのことをしてやっていく必要がある。モックルバスが走れば喜ぶ人もあると思うし、そんなんいらぬわという人もいる。できることなら早期に、あかしあ台と桐ヶ丘と自由が丘と3つ合わせた形でやっていただく方がいいと思いますのでよろしく願いいたします。</p>
向井会長	<p>梶田委員から地域のいきさつなり、現在の状況などのご報告がありましたけ</p>

	<p>れども、現時点で地域の具体的な課題として入っていくことは、地域の熟成をみてということで、楠ヶ丘地域などの運行の実態も踏まえて、この地域に入っていくこととし、計画では今後必要に応じて協議するという文案で整えていきたいと思います。</p>
柴崎委員	<p>地域の方々がご了解であれば良いと思います。</p>
大給委員	<p>本文 8 ページの 印はどう解釈すべきなのか。必要に応じて協議するというのは、楠ヶ丘地域の試行運行で成果を検討し協議したのち、その後協議しますよという解釈になるのか、要望に応じて、協議しますよとなっているのか。本文の修正をすべきなのか、今後のパブリックコメントで市の考えをはっきり言うのか。中途半端なので、姿勢をはっきりすべきでは。</p>
向井会長	<p>事務局、今大給委員の意見も踏まえて。パブリックコメントを実施した意義を踏まえて、楠ヶ丘の地域の実態を見てというのがお答えだったが、今これだけ寄せられている中で、梶田委員の意見も踏まえてお願いします。</p>
事務局 (中野主査)	<p>この 3 カ年の中で、 印上記以外の公共交通については必要に応じて書いていますので、協議は入っていきたい。地域の方に申し上げますのは、桐ヶ丘地域だけではなく近隣の人も含めて一定議論をする必要がありますので、3 地域の議論する場を設けさせていただいて引き続き協議を進めていく中で、3 年間の間に熟度が高まって試行的な取り組みをしようじゃないかと判断ができるのであれば、3 カ年の計画の変更も含めて考えていく必要があるのかなと考えています。今の段階では協議を進めていくということで変わりはありません。</p>
向井会長	<p>大給委員の仰ったところの計画に対するパブリックコメントその答えとして、その辺どうでしょうか。</p>
日野委員	<p>ちょっとよろしいですか。パブリックコメントの扱いなのですが、見ていてすごく違和感があるのは、個別はもちろんなのですが、項目ごとに本文の修正は行いませんという書き方はすごく違和感がある。見た目には拒否しているように見える。そうではなくて、今回のこの計画そのもので関係するものについて変更すべきところがあれば変更する。今回の計画そのものに関して修正変更に当たらないのであれば全体を通して計画に対しての変更する分はなかったということを書き、その上で、いただいているご意見について、交通会議なりで議論ができるものとできないものを分けて、できるものについてはこの計画を進めながら今後この中で議論していきますというお答えだと思う。その一つが、他の地域での問題なんかについては、事務局がご説明いただいたようなことで協議していくということであるし、会長さんが仰った交通規制の問題や遵守の問題については関係機関にそのことをお伝え</p>

	<p>して、ご検討いただくようお願いしますとか、そういう風なのが答えの普通であって、ここにやりません、やりませんというのはパブリックコメントの趣旨とは異なるのではないかと思う。この中で特に試行運行とかそれ以外のここに書かれている計画の内容にかかわる問題があるとしたら、意見があったことに対して変更するかどうかは別にして検討した結果、今回は修正しないと。ただしそれについても今後ここでこういうことを検討していくというまとめ方をした方がいいと思う。原則個々の意見に対して個々に答えを書かないというのは基本ルールであるし、まとめたところで個々に答えを書くというのも趣旨が違うのではないかと思う。先ほど事務局の話に分けて書くと、この計画は計画が進めながら、こういういくつかの話が出てきていて、その中で会議の中でも他の地区もあるのでということで3地区を対象に協議をしていきたいと思います、この回答として書けば良いと思います。中身ではなく。</p>
向井会長	<p>日野副会長からのご意見があったように、パブリックコメントの意見をどのような形で計画に反映させるのかということと、パブリックコメントの答えをどちらにしても計画にはどんなことをしましたというのはつくわけでしょう。計画にはこんな意見がありましたとか。その辺の整理の仕方がまだ熟考されていないので。</p>
日野副会長	<p>公開の仕方のおきも、この書き方では住民の皆さんからしたら、印象も悪いと思いますし、何もしないとというわけではなく、この計画そのものの中身は今回変えるところはなかったけれども、いただいた意見をもとに協議する事柄がいくつか出てきて、この会の中で議論するものと各機関で検討するものと分けて、そういう方向で扱いはさせていただきますということを書けば、パブリックコメントの答えとしてその方がいいと思うし、ここで議論することもそこから吸い上げられると思う。</p>
梶田委員	<p>例えば、桐ヶ丘だけに絞って言うと、モックルが入ってくるとすると出入口が一つしかない。通り抜けしないと抜けられない。ぐるっと回ってももとへ戻らないということで、自由が丘はマンションですから、降りてきたら1か所で行けます。あかしあ台の方は通り抜けはできる。狭山の方に行けるし、市役所の方にも行ける。そういう通行のことを考えると3つは一緒に考えないと具合が悪いかなという風に思う。こうして欲しいではなく、そういう風にお考えいただけたらと思います。</p>
向井会長	<p>事務局どうですか。</p>
事務局 (田和室長)	<p>パブリックコメントの意見のまとめたものについては、副会長にご指摘いただいた内容で市としての様式というか、こういう内容になってしまっていますが先ほどのような内容に修正していくようにしたい。</p>

日野副会長	協議する内容についても、一か所の意見が多いけど、ここで議論した結果、3地区を一体にして検討していくとかいうのは今日の議事録になると思いますし、それはパブリックコメントがベースになっているし、これの公表にも関係すると思う。
事務局 (田和室長)	空白地域不便地域が市内にはたくさんあります。計画のモデルとして1地区選ばせていただいて、バスもしくはタクシーとかいろいろな交通を使いながら、地域との協働も含めてやっていきたいというのが連携計画の趣旨でありまして、ご意見をたくさんいただいている桐ヶ丘についても進めていかないといけない地域だということは思っていますが、こういう風なご意見をいただきながら、地域のみなさんも、地域と一緒に協働を進めていく醸成も計りながら、具体的な取り組みに持って行けたらなど。現時点では桐ヶ丘だけでいきますと、一部の方のご意見であって、それを地域の意見にするために地域に入って行ければなど。その段階をもって、協議会に諮らせていただきたいなと思います。よろしくお願いします。
向井会長	事務局からそのような意見がありましたが、8ページのパブリックコメントの整理の仕方は今仰ったように整理するとして、必要に応じてという書き方となっているが、項目を加えて、現にもう地域に入っているだからそのようなところはいかがですか。
仲代理	必要に応じて協議しますというのは期待をいだいてしまうのではないか。高齢化が進んでいく中で、65歳以上では17~18%あり採算性を目指す中で、予算をほしいという需要に応じたものの選択と採算性を考えたうえでどこを目指していくのか。社会実験後の話になるのかもしれないが、バスがもう少し適切でなければタクシーなのか、乗り合いなのかとか、いろいろな手段をこの中で選択して、どう考えているのかを協働の中で本当に乗ってくれないと採算も確保できないですし、皆で乗る公共交通で、どういう風に協議をして、どういう方向性で皆で広い意味での公共交通を作っていくのか。パブリックコメントであったり、その中で入っていただけますと、地域の人で公共交通全体を守って発展させることができるのかと。
向井会長	全体計画の中でこの箇所のような 印(趣旨がただし書となっているもの)がついている表記のところは他にもありますか。ここだけですか。
事務局 (田和室長)	この部分だけです。
日野副会長	あくまで公共交通の計画なので、総合計画とかそういうところで基本方針や基本計画を立てていただいて、市民の移動性の確保とか、その中で公共交通

を含めて、福祉的対応とかも一体の中で確立される。その中の公共交通の分をやっているという認識だと思うので、ここでそれを書く、総合計画に対しての関係からすると、その辺で問題が出るのではという気が。本来はもう少し大きな枠組みの中で、基本的な市民の移動の確保というのを柱とした中で、公共交通と福祉の考え方が、その中で全体としてきている方が一般的だと思うが。もう1点は、必要に応じてというのは、これでなきゃいけないとかは思ってないですが、何も書かないと他の地域からすると、ここだけかみたいな話になる。具体的に書くと、この計画の中でできないことを書くことになる。するとこのくらいのコメントになるだろうが、必要に応じてというのは、パブリックコメントというのは個々の地域の意見なので、この計画そのものは今回は基本的な考え方があって、2つを先行してやるということであって、他のところも今後考えるというところが書いてある。それに対する意見があって、個別に意見があったからそこに地名を入れましょうとなると、言っていない人のところはたまたま書かなかただけという話も出てきかねないので、パブリックコメントに対してこういう風に受け取りをさせていただいて、ここで議論するものとそうでないものと、議論するものについては桐ヶ丘についてはここで議論した中で3つの地域を合同で考えた方がいいということで検討する地域ができた。他にも今後上がってきたら議論して、そこでもまた検討をしましょうと含みを残さないといけないので、あいまいにしておいた方がいいと個人的には思うが。

向井会長

日野副会長の方からご提案いただき、仲委員からもご意見をいただきましたが、いかがでしょうか。パブリックコメントへの意見については事務局が言ったような形で整理するというので、表記の仕方に関してはいかがですか。今回はたまたま桐ヶ丘がメインで上がっているのですが、他に議会でもパブリックコメントの公表の仕方も含めて時間的な制約が多いのではないかと思います。意見も頂いたり、いろいろなご意見をいただいておりますが。

日野副会長

今回のパブリックコメントは閲覧とか縦覧という形ですか。

事務局  
(中野主査)

所定の場所に置くのとホームページに掲載します。

日野副会長

前から思っているのは、パブリックコメントは全戸配布してほしい。全員に知られてないといけないが知らない人もいる。もともと積極的に見に行かないとわからない。昨日まで金沢で学会があって、バスについての発表はいっぱいある。たくさんある中で、パブリックコメントとか情報の提供の仕方はずいぶん議論になっていまして、あるところでは回覧板でまわしていますとか、工夫されている。新聞の折り込みで広報紙みたいに入れるとか。お金もかかりますからどこまでするのかという問題はありますが、今は一番初期の段階のところ、市役所とかにおいて見ていただくとかホームページで見て

	<p>いただくということですが、本来ですと、町会を通じてみなさんに回覧板を回すとか、全戸に配布するとか、そういうところまでやった方がいいのではないかと、個別の話になると、聞いた聞いてないという議論にもなりますので、ご意見があったのでこういう検討をさせていただきますと、他にもご意見があればその旨を申し出ていただいて、議論に加わっていただけたら検討を一緒にしましょうみたいな答えをする方が、前向きだという気がします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>この計画案の後ろに他の計画はどうかとか、パブリックコメントを経て本文を直す場合もあるでしょうし、資料の最後にパブリックコメントを受けてのコメントを付けてはどうでしょう。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>今回、桐ヶ丘地域のご意見が多かったのは事実です。ただ、いろんな地域で知らなかったというケースがあるかもしれませんので、要望型ではなく、協働型への転換を図っていきたいのできっかけの一つだと考えています。それを具体的に進めるか進めないかは地域の方と今後調整を計りながら、地域の皆さんにも主体的に動いていただくことが必要です。その動きがあつてこそ、次の展開があると思うので、地域のみなさんとやっていくことが大事だと思う。要望があつたらすぐ何かというわけではないと思う。数を多く要望したらやってくれるとなってもらっても困るので。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>パブリックコメントをやったあとの結論を添付するかということをお聞きになったと思うので、実施して、どこまでつけるか。個別の意見まで載せるのか、実施してまとめたらこんな表になって、こんなことをするというところまで、この計画の案の後ろにつけるのかということですよ。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>公表するので計画の後ろにつけても一緒だと考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>パブリックコメントに対する本文の修正を行いませんという表現の整理と、それに対するコメントの加え方はパブリックコメントでやって、本文の案文についてはこれでいきたいと。パブリックコメントの整理の仕方については、事務局とこの辺で整理いたしまして、計画案については、このまま行かせていただきたいということによろしいでしょうか。</p>
	<p>(異議なし)</p>
<p>向井会長</p>	<p>それでは、議論がございましたパブリックコメントの意見の整理については事務局で整理をさせていただくということ、この連携計画につきましては原案通りでいかせていただくということで決めさせていただきます。では、よろしく願いいたします。</p>

向井会長	<p>【議題 2】</p> <p>次に議案の 2 に移ります。地域公共交通の活性化・再生総合事業の申請について事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局 (中野主査)	<p>(事務局より平成 21 年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請について説明)</p>
向井会長	<p>ありがとうございました。全体を通してパワーポイントで示されたいろいろなご意見、認定申請書にかかりますご意見等ありましたらよろしく願いいたします。</p>
仲代理	<p>設定について、例えば 5 ページの 3 項目の実験を採用して、3 つの項目をバラバラに設定ということですが、平成 20 年度以上のバス利用者数の確保というのは、市域全体としての利用者の増加なのか、路線ごとなのか。路線ごととするなら減少が著しい下里門前の地域の評価項目がないが。その代わりに、公共交通不便地域の解消というのは何を持って解消という評価項目に設定されているのか。設定の仕方について教えていただけますか。</p>
向井会長	<p>ご質問があった件についていかがですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>不便地域の解消につきましては、連携計画において、空白地域と不便地域の対象を表記したものは 6 ページにあります。基本的には空白地域と不便地域の 1 地域ずつを下里が空白地域、楠ヶ丘が不便地域と位置付けているので、仮にここが本格運行になれば解消できるのではないかという設定です。ご指摘の路線ごとか全体の分なのかということにつきましては、全体の平成 20 年度以上を目指しています。そういう意味で、公共交通利用促進ですとか、活用取り組み、地域で利用促進を図れると思っていますので、いろんな機会を利用して平成 20 年度以上の全体のバス利用者数を確保していきたいと考えています。</p>
仲代理	<p>路線が確定するのでしたら不便地が解消されたという評価になるが、それが社会実験の評価項目と合致するのかということと、各路線のパーセンテージ、100 としていくつになっているのかということをお示しになっているが、全体のバス利用者がどれだけあって、そのうち今回の実験対象が何人いて、ここにそれだけ実験をしたときにその効果が全体に対して 5 割くらいの利用者を占めるとなるといいが、実験と結果と効果について関連してわかりやすいのですが、どういう風にこれを評価しているのかというのが見えないと思うが。</p>

事務局 (田和室長)	実験している下里中尾地区の評価ということですか。
仲代理	どちらでもいいですが、空白地が解消されたということは、実験の結果、地域の方との協働で、採算に乗るような、もしくは市がいくらか補助をするような形態でその路線が確定したということで空白地区が解消したということですよ。
事務局 (田和室長)	実験段階では、継続できるかどうかという問題がありますので、まだ確定しておりません。実験を踏まえて本格運行した段階に確定すると考えています。どの程度利用者を確保するのかは、基本的に全体を増やしたいという事は思っていますが、試行運行の中で、これまでの乗車数からどの程度増加しているのかを把握する必要はある。その方法としましては、日々運行の利用状況やバス事業者がどの程度かというのと、そこらが必要になる。地域のアンケートでこれまで利用されなかった方がどれほど利用されたのか。そこらのデータとも照らせ合わせていきたいと考えております。
向井会長	具体的な空白地域の解消という評価項目になっているが、実態的に地域の方が、よくなったとなったら解消したとなると思うが。
仲代理	地域の方は公共交通をほしいわけですから、採算はどうでもいいわけで、是非設置してくださいということになる。それを誰が負担をしてどうやって維持をするのかというのは、バスが通ればそれで不便地解消なので、これが実験の結果とどうリンクしてくるのが見えにくいのかなと。
事務局 (田和室長)	協働による取組体制の構築というのを入れていますのが、合意形成を図っていくという過程を踏まえて、持続性の確保ということになってくる。地域との実験結果の中で、どれだけ増えるか、アンケート調査では6倍くらいの需要があって、今まで乗っていた方の6倍くらい乗りますよという結果を得ているが、その内容が具体的に実験の中に現れてくるのかどうか、ということもありますし、地域のみなさんと一緒に作ったバスですので今後支えてくださいよという取り組みは絶えずしていかないといけないのかなと思っています。それは地域に下ろしていく中で合意形成を図りながら、地域としてバスを支えていただくという仕組み作りと合わせてやっていただくというのが我々の一つのテーマなのかなと。協働体制の構築と事業者さんも含めた、誰が負担するのかという合意形成ということが大きなポイントになっていくのかなと思っています。そのあたりを踏まえて試行していきたいと思っていますのでよろしくをお願いします。
向井会長	地域の方にいろんな負担を含めてできるかと。協働体制の構築といろんな負担も含めてできるかということですね。他にご意見はありますか。疑問に感

	<p>じるところとか。</p>
仲代理	<p>下里方面ですと、21年度は450万円ですが、今年度は車両か何かを購入するということですか。</p>
事務局 (田和室長)	<p>車両は借り上げです。</p>
仲代理	<p>23年度になると160万位になっていますが。</p>
事務局 (中野主査)	<p>バス停は8個ほどありますので、1個当たり15万程度と聞いておりますし、音声の変更費用などありまして、4路線分バスが通っていますので、仮に全部のバスが地域に入るとしますとそれだけ経費がかかるということです。</p>
柴崎委員	<p>運行にかかる経費というのは、ピストン輸送するということですね。その車両と運転経費はどのようになっているのですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>450万円の3カ月分で21年度は見ています。</p>
柴崎委員	<p>23年度は。</p>
事務局 (中野主査)	<p>仮に今のバス路線が回ることを想定していますので、南海さんのバス路線が回っていただいて、料金の収受でできたらなと考えております。</p>
柴崎委員	<p>22年度は行わないのですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>22年度は協議だけですので事業費等は発生しません。 23年度はバス停などの経費です。バス停の設置もは補助対象になっていません。</p>
柴崎委員	<p>市の補助はなしでいいということか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>どこまでが採算性が取れるのかということも試行運行の中で見ていきますので。</p>
柴崎委員	<p>試行運行は無料ですよ。</p>
事務局	<p>基本的に本格運行でも同じような料金設定を想定していますので、試行運行</p>

(中野主査)	<p>の中で料金を取ってしまうと、長野駅に行くのが、料金を取った分だけ高くなってしまいます。小型で下里口のバス停まで行くのと、下里口から門前の今の一般路線のバス路線までの運賃が一緒ですので。将来迂回するとしますと、料金が変わるか変わらないかはまだわからないが。</p>
柴崎委員	<p>南海さんはピストンで別途やって、料金を変えずに乗客を増やしてということですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>小型バスは試行期間だけで終わらせて、将来は大型バスが中に入ってくることを想定しています。</p>
柴崎委員	<p>もしそれは成立しなければ、楠ヶ丘も同じような感じですか。これはタクシー事業者ですよね。バス停から上にあがっていくという話で巡回をするという話だが、三日市の駅から巡回をするということか。それは料金はどのようになるのですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>基本的に楠ヶ丘は料金を取ることを考えていて、料金の設定も地域との協議の中で決めていくが。無料にはならない。</p>
柴崎委員	<p>無料にはならないけれども、試行運行の経費の中で市が想定している料金は。</p>
事務局 (中野主査)	<p>料金を仮に一定 200 円と設定したときの事業費になります。</p>
柴崎委員	<p>424 万 8000 円となっていますが、持ち出しの中に入っていて、何か想定されてこういう数字になったということか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>アンケートを過去に実施したのですが、その時の利用状況も踏まえまして、このような料金を引いた事業費になっています。</p>
柴崎委員	<p>楠ヶ丘でも決められた細かな想定でそうなったのか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>具体的にはまだないが、これから地域の中に入っていくまして、一部聞いているのはすり鉢状の地形になっていますので、谷筋のメイン道路を通っていても意味がないので、団地の坂の上まで来ていただけるような運行体系じゃないと利便性が上がらないと聞いています。</p>
柴崎委員	<p>モックルのコミュニティバスとか日野滝畑については毎年市の負担があるじゃないですか。こういうことを想定されるわけですか。今言っている楠ヶ丘など。24 年度以降の本格運行について、採算が全く取れなければ継続しないのか。</p>

<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>基本的には今のバスとかタクシー、乗り合いタクシーにしても収支が取れるような利用が見込めることはなかなか厳しいと思う。それをいかに少なくするのか、地域の人たちに支えてもらうのか、地域の醸成を図りながら、何もなしでは市の負担が増えるばかりですので、できるだけ地域のみなさんに入っていて、地域の負担も少しはお願いできませんかということもしながら、合意形成を計りながら、市としては最終的に負担は必要かなとは考えております。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>払ってもらおうと思ってらっしゃるならいいと思うが、やれば採算をとれないから撤退という、サービスだけ一回しておきながら、ということになると、なかなか難しいと思う。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>できるだけそれを少なくしたいというのもありますし、地域のみなさんに支えてくださいという意識付けもしていかないといけない。地域のそういうことを踏まえてやっていきたい。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>他の協議会では、市の財政状況が厳しいので負担を減らしたいという目的があって、こういうことをやっていただいて、切るところは切って、やるところはやって、料金を取るところはとって、というのが他の市のスタンスなので、しかもやむを得ないということだと、そういうスタンスで臨まれているとなると、公共交通に対する理解があるのだなと思うのですが。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>あり方の中で示させていただいていますが、ある程度必要なものに関してはやむを得ないところはありますが、水準というか評価基準は作りながら、こうだから切りますよとか、こういうことも想定しながら進めていきますよという考えなので。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>評価事項は後でもめますので、社会実験するまでに、ある程度、こういう場合は維持できないというのを示しておかないとまずいのではないかなと。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>評価指標というのはいるのでないかと思っています。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>あらかじめ明らかにしておいた方がいいのではないかな。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>あり方の 68 ページには評価指標は今後必要であると。市もいくらでもお金を出せるわけではないので、一定の基準を設けながら進めていきたい。そのためには、地域の皆さんにも乗っていただくことを勧めたい。初めからなしですよというわけにはいかないの。地域に入っていく中でそういう形で入らせていただきたい。</p>

日野副会長	<p>基本的に採算が取れるなら事業者がやってくれるので、今の状況では難しい。将来的にはバス事業としての発展性や可能性がないと事業として面白くない。ただ、今の手段選択の中で車が特化したところだと成り立ちにくいので、そういう状況が将来的にあるであろうことを見ながら、現状考えると、概ね市の財源の中のどのくらいの割合を市民の移動にあてられるのかということがあって、限られたお金しかないのので、その中で採算の指標だけだと評価しにくくて、いっぱい手を挙げておられる地区があるので、それぞれこのバス事業に対して、積極的にかかわられるかということ指標化しないと、なぜこっちでやってこっちでやってくれないのかとなる。採算の指標はもちろんいるが、地域がどれだけ負担するのかもしれないし、このバスを一緒にやりましょうみたいなことについてどれだけ関われるか、というのを指標化して、あそこは頑張っているから赤字でもサービスがあって、こちらでも一生懸命頑張ったら赤字の範囲でバスサービスの提供も可能ですよということをやっていないと当面難しい感じがする。そういう指標がいると思う。</p>
柴崎委員	<p>利用料金を取ってやるので赤字は覚悟していると思うが、実際かかった経費の35～40%をなんとか料金収入で賄いたい。残りは市が頑張りますと。地域の方にはそれだけは利用していただきたいということをおいて、それが達成できないときは社会実験で廃止するか、お金を出させるかあるいは料金を上げるか、ということを確認に市民に知らせないと。限界がありますよということ。そういった厳しい状況なので。</p>
日野副会長	<p>評価指標をやったのですが大阪市はそれでもダメでして、ということは結局最終選択はいらぬということだと思ふ。結局評価の仕組みを作って、区役所を通じて市民のみなさんにこれを見ていただいて、なおかつそれをクリアできないということは住民のみなさんが選択しないという判断になると思ふ。そのことを地区のみなさんに十分理解していただかないと、なんぼやったからダメということではなく、バスよりも他の物を選択されるという意味表示だということをお理解していただく必要がある。その時に、全住民のみなさんにご協力いただきましたが、今はいらなくても20年後くらいにはいるようになる人が結構いるということをお理解いただいて、今はいらぬかもしれないけれども20年後にいるとなったときに困るよねということを含めてご判断いただいて、それならちょっとの間、車を10じゃなくて7くらいにしてバスを3にするという選択を地域でしていただくと持続できるかなと。もう1つは、せっかくですから、昨日学会があった中で出ていたのは、住民のみなさんでやっているとなかなか続かないところが多いらしい。こういう制度を使ってやっておられる。いいかどうかは知らないですが、昨日出ていたのは、非公共セクター、つまり事業者でもなく公でもないという、言ってみたらNPOみたいなところが中心になって補助を受けられて引っ張っていくという例もありましたし、あるところで議論の中で出てきたのですが、地域は手を挙げるが、市の協力が得れずできなかった例もあるらしい。</p>

	<p>今は河内長野の状況としては行政が中心になって住民のみなさんと一緒にしましょうという方向にあるが、住民のみなさんも代変わりされていて、町会とかも代わりがあって、次の会長さんは知らないとかの話が出てきたりすることもある。それをどうやって継続させていくか。別の方法ではNPOさんを使って一緒にやっている例もある。これから先はいろんな方法を考えていかないと、続けることが難しいかもしれない。うまくいけばその間に皆さんがバスを使うようになればバス事業者が単独でもできるようになるかもしれない。3年とかじゃなくてこれから先にいろんな手を考えていかないといけない。最初のステップかなという感じがします。</p>
向井会長	<p>今柴崎委員から運営にかかる利用負担の問題ですとか、副会長さんからは本市の場合でも自主的に買物なんかで車を出しあって、これはグレーな部分が多いのですが1回行けば100円渡してもらって行こうとか、それに保険は市は出せないのかという動きもありますし、議論していかないと。今国への申請にあたりましての、補助金をもらうにあたって、計画案についていかがでしょうか。</p>
大給委員	<p>3ページのモックルコミュニティバスで、上限200円を設定することによってその差額というのは補助の対象なのか。事業仕分けの関係でこの国費は対象外かどうかという点においてお聞きしたい。</p>
小森代理	<p>事業仕分けの件ですが、詳しい内容がまだ市の方までは出てきていませんので、今仰ってました差額が対象かどうかはまだわかりません。事業仕分けを今日やっているということになっています。予算の関係で今年度は当初44億の補正25億という金額がついていまして、河内長野さん21年度450万円で国の補助が225万、これは申請していただいてほぼ確定すると思います。ただし、来年度以降については、申請の中に書いておられますが、国の補助が限度が1/2となっていて、その辺の限度額の設定とか、トータルの予算、概算で40億を要求していますがこれがどの程度つくのかというのが全く分からない状況です。計画自体も今年度で調査と計画合わせて359件全国であります。来年度の計画事業+調査事業というのが出てくるとお思いますので、当初の40億では賅えないものではないかなとおっています。まずは今日の仕分けがどうなるかなのですが、この辺については、本省の方で対応はしてもらえとおと思いますが、まずは当初の予算+補正の予算がどれだけつくかということで変わってくると思います。ちょっと来年度以降は予算的に国の補助自体が厳しいものがあるという風に思っておいていただきたいなとお思います。</p>
大給委員	<p>200円の上限にした場合に差額は。</p>
事務局	<p>経費がモックルコミュニティバスが20年度実績ですと1700万円負担してい</p>

(中野主査)	<p>るのですが、仮にこれが 200 円で 1900 万になったとすると、200 万の差額が出ますのでこれは補助対象になると聞いております。</p>
大給委員	<p>気になるのは、本編の計画 8 ページにそういうことが明記されていないのですが、それは読み取っていただけのことですか。</p>
向井会長	<p>運行の見直しの中で今大給委員が仰る差額の件ですね。</p>
大給委員	<p>連携計画そのものにそれが書いてないでしょうと。その分は読み取っていただける、いわゆる補助対象になるということになるのか。</p>
(事務局 中野主査)	<p>事前に運輸支局に見ていただいておりますが、特にご指摘等はございませんので問題はないかなと考えております。</p>
向井会長	<p>試行するに当たって重要な負担の分ですので。</p>
大給委員	<p>分析評価はこれはこの場の会議で行うということですか。試行運行のそれぞれ分析評価は 22 年度で行うことになっていますが。下里門前中尾と楠ヶ丘と。これは会議で行うと。</p>
(事務局 田和室長)	<p>協議会で事業も運営しますので、その評価も協議会で諮っていただくことになります。</p>
松本委員	<p>受益者負担ということを経済的に考えると、地区住民にこれをいかに利用していただくかというのが重要。市の方は単に広報とかだけでなしに、特定の試行地区について住民の意見をくみ上げる方策というのを現在お考えになってらっしゃるのでしょうか。これが試行の一番の要点になってくると思いますが。</p>
(事務局 田和室長)	<p>ご意見いただきましたように、地域のみなさんにたくさん乗っていただくが一番大事だと思います。そのために試行の前に十分お話をさせていただき、地域のみなさんにバスについて、新たな公共交通についての理解を深めていただいて、合意形成を図りながら、単に要望があつて事業者と市が協議して走らせるというのではなく、地域のみなさんが主体的に運行に関わっておられるという環境の場を作っていきたいと考えておまして、現在もこれから試行する地域については、地域に下ろさせていただいておりますので、もしあまり乗られない場合には、試行の段階で具体化するの難しい可能性もあるとか継続的にできない可能性もあるというお話もさせていただきながら入らせていただいておりますので、よろしく願いいたします。</p>
堂上委員	<p>門前から下里の方にピストンするバス停と今のバス停とは同じところからですか、違う場所からですか。それは降りた人が分かりやすい所にいるの</p>

	ですか。
事務局 (中野主査)	基本的にバス停の選定につきましては、地域の役員さんの方とも協議をして決めております。試行運行を行う際にはバス停の位置や時刻表は全戸配布しようと考えていますので、全く分からないということはないようにしたいと思っています。
堂上委員	一番良いのは降りた所からが分かりやすいのですが。
事務局 (田和室長)	車両の運行上、道路形態とかありまして同じ所からできなかったというのが現状でありまして、できるだけ短くしたいということで取り組んでいまして、夜間の灯りの状況も見ながら検証しています。
堂上委員	下里の方ならお年を召した方が多いと思います。私たちの感覚ではここならわかるだろうという感覚でいても、お年寄りにはわかりにくい部分があるので、高齢者の方々がわかりやすいような案内なりそういうのをお願いしたいと思います。
向井会長	他にありませんか。
日野副会長	バス停の位置とかダイヤというのはもう地元とは協議をしないのですか。
事務局 (中野主査)	役員さんに一度ご説明させていただきました。今後ダイヤの本格作成をしていくのですが、地域によってもう少し説明をしてほしいという申し出がある場合にはご説明させていただきたいと思います。
日野副会長	できれば、それを地元で作ってほしい。本来はそれを地元で考えてもらう。地域の方が自分たちで作ったダイヤで、自分たちで作ったバス停で、ということでない、何かあっても、例えばバス停がひっくり返っていたとかの場合でも何もしてくれないということになりかねない。地域の方々はあてがわれているという意識がある状況だと、今せっかくなことを言っているがなかなか浸透しない。相談させてもらって全戸配布するということだけでも、常にサービスを提供されているだけ。それだと続かない。本来は地域の方々が自分たちで考えてそれを作ってみんなに配るといふ、その位の事を嫌と言うならむしろ難しいと思う。成功しているところを見ますと、自分たちでやって行政はほぼ関わっていない。法的な面や財政的な面は市役所とするが、それより前の段階はほとんど自分たちでやっておられる。バス停のデザインを決めたりとか。もう少し継続しようと思うなら、熟度の問題があると思いますが、もう少しやった後、みんなで考えてみませんかとか、ちょっとずつ一緒にやりましょうということにならないと難しいなと思うので、今後考えていただきたい。

向井会長	<p>原点のことなので、市民との協働、ある意味では地域で自治会さんを通じて運行の運営の委員会なり、日野副会長が仰ったことも積極的に、地元の方に我々がやるからという形になればいいけれども。</p>
日野副会長	<p>武蔵野市のムーバスは、もともと本当のコミュニティバスで地元で発案されていますから、その後に出てきているバスは、行政主導のコミュニティバスとは言えない、単なるワンコイン巡回型バスであってコミュニティバスではない。どうも誤解があって、行政が公共施設を結んだらコミュニティバスと勝手に呼んでしまっているが、本来はコミュニティで運行や管理をするのがコミュニティバス。本当にそれをやっておられるのは3つくらい。武蔵野さんとか長野、河内長野の長野ではないところの。ほとんど違う形になってしまっているの、本来のコミュニティバスに戻すというのが大事なのではないかと思います。</p>
堂上委員	<p>前にもコミュニティバスのことについて言わせてもらったと思うのですが、モックルバスのバス停を見たら、駅は美加の台もあるし千代田もあるし三日市もあるし、でも河内長野の駅前だけ通ってないというのをこの前も言わせてもらったけれども、そこから直接、国立とかあっちの方に行くバスがあると仰っていましたが、お値段がこっちの方が200円になるなら、その辺の問題も出てくると思うので、コミュニティというくらいなのだったら、結構国立へ行かれている方がバスがないと感覚で思っておられるのですよ。コミュニティがないからバスがないという感覚なので、コミュニティというのが密着している部分があって、別の便があるのだけれどもその感覚がないように思われる。近鉄も長野は来ますし、汐ノ宮から国立に行くにしても不便なので、近鉄の方から来られる人も長野で降りてという人もいますし、駅で乗り継げるような風にはしていただいて、七つつじにはちょっと距離もあるし、普通に、まあ国立だけではないですが、利用しやすい交通環境の確立ということで、バスターミナルでの乗り継ぎの利便性の向上と書いてあるのであれば、ちょっとここに書けるかなとも思いますので、是非検討していただけたらなと思うのですが。</p>
向井会長	<p>前日も最初にご提案いただいたことも見直しの中でいろんなことも踏まえていきたい。他の委員の方よろしいですか。</p>
日野副会長	<p>今のお答えの件はどこも悩んでおられる。大阪市のやつは駅には絶対いかない。駅に行くとも既存路線と競合してしまう。赤バスは100円ですよ。普通の路線バスは200円ですよ。どうしてもつないでくれない。つながないと利便性が極端に低下していて、お客さんが乗らないから、政策的判断をしないといけないと言っていたが、旧の路線バスの利用と循環系のバスと料金体系も違うので、同じサービスをしてしまうと同じものになってしまう。どう選択するのかというのを決めないと。大阪市の場合には共倒れになっていて、</p>

	<p>赤バスはなくなるみたいな話になっている。なくなると最終的に困るのは地域の方なので、今ある路線型のバスとまわっているバスと料金との関係で、どこまでどうすれば使うのかというのを地元でしていただけたらと思う。バス事業者さんにしても 100 円のバスが来たらみんなそっちに乗るので、路線が廃止になる。そこはお金の面でシビアなところがありますと思いますので、もちろん課題にしておかないといけませんし、地域の中でも議論をしておかないといけないと思います。</p>
向井会長	<p>色々なご意見をいただきましたが、議論ありました地域公共活性化・再生総合事業の案について、原案通り申請するというご意見でございますか。</p>
	<p>(異議なし)</p>
	<p><b>【議題 3】</b></p>
向井会長	<p>その他の関係で事務局いかがですか。今後の段取りなど。</p>
事務局 (田和室長)	<p>ご審議いただきありがとうございました。基本的にはご意見いただきました内容で、連携計画案とその再生事業計画をこれにつきましては一部変えるところは変えさせていただきます、パブリックコメントもご意見いただいたところは変えさせていただきますと思っています。また、国との関係の中で、現状は、連携計画という表現が国では、総合連携計画となっているということですので、内容は変わらないのですが、今後は河内長野市地域公共交通総合連携計画という風にさせていただきますのでよろしく願いいたします。</p>
	<p><b>【閉会】</b></p>
向井会長	<p>それでは事務局から紹介のありました内容についての名称の変更などを踏まえたいとさせていただきます。これをもちまして、第 3 回地域公共交通会議を閉会いたします。今日はありがとうございました。</p>

第3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
向井 一雄	河内長野市 副市長	
日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科 教授	
安東 完爾	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	小森 成人
柴崎 啓二	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	
淵野 辰巳	大阪府富田林土木事務所 参事兼地域支援課長	仲 和幸
河合 潤二	南海バス株式会社企画部企画課長	
佐伯 一也	南海バス株式会社営業部乗客課長	森 嵩道
日原 伸和	南海バス(株) 労働組合代表	
梶田 忠博	河内長野市老人クラブ連合会会長	
阪上 明	河内長野市観光協会会長	
松本 甫	市民代表	
堂上 明子	市民代表	
大給 孝明	河内長野市市長公室長	
加藤 忠則	河内長野市保健福祉部長	
池西 一郎	河内長野市環境経済部長	
西本 克次	河内長野市都市建設部長	