

第4回 河内長野市地域公共交通会議会議録

会議名称	第4回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成22年 3月 5日(金) 午後2時00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	2人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	(1)下里・門前・中尾地域の試行運行の現状及び平成21年度事業の事後評価について(報告) (2)平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び平成22年度予算(案)について (3)その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 4 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 (野之上主幹)	<p>【開会】</p> <p>それでは時間が参りましたので、只今から平成 21 年度第 4 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。本日の会議の出欠等の状況ですが、吉村委員、大給委員、加藤委員は本日は公務のためご欠席されると伺っております。淵野委員の代理といたしまして、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様に、棕本委員の代理といたしまして、村崎様にご出席いただいております。では、この後の議事進行に致しましては会長にお願いしたいと思います。</p>
向井会長	<p>みなさん改めましてこんにちは。第 4 回の河内長野市地域公共交通会議を持たしていただきましたところ、年度末の何かとお忙しい中、ご出席いただきまして誠に有難うございます。第 4 回目ということで、21 年度に色々な事業に取り組んできたその事業の紹介ならびに来年度以降の事業への取り組みなどをご審議をいただき、より実り多い会議にしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。それでは座って議事進行させていただきます。まずはじめに、規約の第 9 条第 1 項の規定により、委員の半数以上のご出席をいただいておりますので、会議が成立していることをご報告申し上げます。また、この会議は規約に基づいて、公開にさせていただきますので、よろしくお願いいいたします。それでは、議題に入っていきたいと思っております。議題の第 1 ですが、下里・門前・中尾地域の試行運行の現状及び平成 21 年度事業の事後評価について報告を事務局からお願いいいたします。</p>
日野副会長	<p>【議題 1】 (事務局より下里・門前・中尾地域の試行運行の現状について報告)</p> <p>一点だけ、平日と休日の主な目的というのは調べておられましたか？</p>
事務局 (中野主査)	<p>事前に地域の住民にアンケートを行っているのですが、土日と平日の違いは特に考えられなかったのですが、特に沿線のスーパーであるとか、河内長野駅へ行きたいということが傾向として考えられます。</p>
阪上委員	<p>今の乗車人員ですけど、これで日曜日を例に挙げますと、全般に 1 月 10 日以外に日曜日が乗車少ないということは、これは生徒、学校が休みのため少ないのか、日曜日でみんなお休みなので、外出されないのか、そこらちょっと聞きたいのだけど。</p>

向井会長	事務局、現場の様子みたいなのはどうか。
事務局 (中野主査)	土日祝と平日の乗車人員の違いにつきましては、ご質問のとおり通勤通学の方が土日祝は少ないことが影響しているからだと思っております。
阪上委員	これからも土日少ないのに対して、何か対策をお考えでしょうか。
向井会長	3月末までの試行運行なのですが、そのへんは事務局どうですか。
事務局 (中野主査)	土日祝日の対策については、この連携計画では観光を意識した活用を検討することも挙げております。この地域には金剛寺という歴史的な資源もございますので、こういった資源を活用しながら、土日祝日の乗車人員にプラスできないか考えております。
向井会長	今、ご質問あった、土日の便数と平日の便数とは何便違うのですか。
事務局 (中野主査)	平日は往復合わせて54便、土日は51便でございます。
向井会長	他にありませんか。
柴崎委員	先立ちますけど、22年度は運行結果の分析評価となっておりますが、分析と言うからには、今のデータを蓄積されると思うので、各便ごとの乗車人員とかどんな方が乗っておられるか把握しておかないと分析にならないと思うので、たとえば小中学生がこの時間帯に何人だとかですね、毎日できないと思うのでこれから3月末までの間で、ある平日に一日張り付いて、各時間帯の乗車人員とその性格ですよね。平日・休日、あとは天候とかもあると思うが、3月にやっておかないと、きちっとした分析・評価・協議ができないのではないかと思います。
事務局 (中野主査)	ありがとうございます。実は便数別の乗車人員については、南海様からご協力いただきまして、データとしては把握しております。ただ、やはりご質問のとおり、一日サンプル日を設けまして、こういった方がこういった時間帯に利用されているかを今後把握していきたいと思っております。 加えて、分析の際には、試行後アンケート調査を再度行いたいと思っております。その際には、試行運行を実施して、今後についても乗っていただけたかとか、たとえばバスを利用されてどう思ったのか等の評価についてもアンケートで測っていききたいと思っております。
柴崎委員	本格運行になれば無料ではないですよ。それについては、いくらぐらいが

	<p>想定されるとか、アンケートの中で利用されますかということを知りたいと思うのですが、そのようなことについてはどうですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>本格運行については、基本的に南海バスの既存バス路線がございますので、既存バス路線が地域に迂回できるような形で想定しております。したがって、今、下里口と門前バス停からは310円でございますので、基本的に同じ料金になるかなと思っております。河内長野駅前まで、別途その地域の試行運行のルートから追加料金が発生するということはないかなと思っております。基本的には、河内長野駅前までは310円、今と同じ料金かと思っております。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>この場合、本格運行になると無料ではございませんというのは、地域の方には正しく認識されているのですか？</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>文言についても、地域の方々と意見交換した上で書きました。本格運行では試行運行のような無料で走る形式ではないということで案内分には記載しております。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>逆にいえば、本格運行では乗り継ぎがなくなるのですね。アンケートの時はそういったことも踏まえてアンケートされるのですか。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>そうです。</p>
<p>向井会長</p>	<p>他にこの件に関しまして、ちょうど今試行している真っ最中ですので、あと残された期間の中で、積極的にやっておく必要があると思われることについてご意見いただけるとありがたいと思いますし。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>ちょっと確認なのですが、今の本格運行になったときは、駅まで直通になるということなのですか？私は、むしろ乗り換えシステムというのは色々なところで使えるので、その仕組みが残っていてもいいのではと思うのですが。これは試行するところは全部路線として固めてしまうということなのですかね。</p>
<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>この下里・門前・中尾地域については、既存バス路線の活用を想定した形で試行運行を行っております。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>どこともそうなのですが、たとえばこういう不便地域ですと、福祉バスとかコミュニティバスとか走らせませよ。そうすると、既存バス路線との競合が常に議論になりますが、その中で常に乗り換えるの仕組みを皆さんが理解して受け入れられるようであれば、むしろそういう乗り換えるの仕組みの方が効</p>

<p>事務局 (中野主査)</p>	<p>率的ではないかなと思うのですが、そういう発想はないですかね。</p> <p>今後そういった形での乗り継ぎシステムは考えていく必要があると考えておりますが、下里・門前・中尾地域については既存バス路線を活用するのが一番効率的と考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>地域のこともあるのですが、全便が地域の中を走ることではなくて、利用の実態をみて、そういうところを地域の方と、乗っていただけていない時間帯も相当あるようなのですが、全てが、朝の時間帯走らせると、時間がかかることですから、全ていかないでしょうけど、いろいろなパターンが考えられていると思うので、是非アンケートの中でそういうような意向も踏まえてやっていただく必要があると思います。</p>
<p>柴崎委員</p>	<p>直通、経由しないものは、長野から通勤の方、仮に学校、小学生が利用される時間帯はもう少し後ですから、そのところで迂回のいるケースを作るということをやっていただけたらいいのかと。そのためにも分析がいる。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今頂いた意見も踏まえて、残りの期間ですでに分析が進んでいる所のフォローも含めて、準備をお願いしたいと思いますが、よろしいですか。下里・門前・中尾地域で試行運行しております内容につきましては、3月末までということなんですが、今ご指摘をいただきました分も踏まえまして実施していく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>次に事後評価の説明をよろしくお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">(事務局より平成21年度事業の事後評価について報告)</p>
<p>向井会長</p>	<p>今、事務局の方から近畿運輸局管内37地域の実際の状況とか、本市の第三者評価委員会に提示いたしました内容についてご報告がありましたが、何かご意見ご質問等ございましたら、よろしく願いいたします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>運輸局の二次評価と言うのは、こういう資料に基づいて実施されるのですか？その場合、どちらかと相対評価になるのですかね。あるいはこの項目に対しての絶対評価みたいなことをされるのか。</p>
<p>安東委員</p>	<p>そうですね。私ここには入っていないのですが、おっしゃるとおり国の補助金を使うので、効率のよいということが指標になってくるかと思います。</p>

日野副会長	記述以外にも数量的なものも求められるのですか？
安東委員	数量的なものではなくて、やはり主に記載されている効率というところが一番になります。
日野副会長	ありがとうございます。
向井会長	他にいかがですか？初年度ということでもありましたし、各市でも、公共交通で悩んでおられてまして、そのいろいろなモデル的な形であろうかと思えます。本市でも、来年度もいろいろなアイデアを取り入れた形でやっていけたらなと思っております。
柴崎委員	細かいことですが、資料 2-2 で事後評価記載様式で、初年度・2 年度目となっておりますね。その次のページに 4 番に事業の実施環境、当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い財源の目途がついたかという項目で、事業費が発生しないと書いてありますが、22 年度は試行運行があるのかと思っていたのですが、それはどうですか？
向井会長	事務局どうですか？
事務局 (田和室長)	21 年度に下里地域の試行運行を実施しまして、来年度も下里の試行運行を実施するとなりますと、評価を受けて本当に同じことをやる必要があるのかという評価があると思っております。再生総合事業計画の中では 21 年度に試行運行を実施することとしており、来年度も試行運行を実施することにはなっておりません。
向井会長	下里地域の試行運行は 21 年度で終わるから、今やっている国費のもらっている事業の分については 22 年度はないですよということですね。
柴崎委員	これは、ここの協議会の取り扱い事項で言っているのではなくて、下里地域の部分だけで事後評価をしているということですか。
事務局 (田和室長)	21 年度事業は下里の分だけになりますので、その分で評価させていただいております。結果として、第三者評価委員会からどのようなコメントがくるか、現時点ではわかりません。
柴崎委員	再生総合事業計画の全般の話ではないということですね。
向井会長	平成 21 年度に実施した下里地域の試行運行の表記ということですよ。 本市の事後評価のこともありますけれども、他市での取り組みのことで何かありましたら、バス事業者様ならびに運輸支局様で、なにかありましたら、

	ご意見いただけるとありがたいです。南海バスの方では他の地域のバスの運行で、ユニークな取り組みとして、こういう事をするといいいですよというのは特段ありませんか？
安東委員	一昨年、活性化のマニュアルで成功事例とか情報収集したのですが、また近くそういう風に、成功事例とか失敗事例とか、大阪府下は今取りまとめておりますので、府下以外につきましてもまた調査を行いますので、その都度情報提供できるように努めて参りたいと思います。
向井会長	それでは、今の事務局の報告につきましてよろしいですか？
	(異議なし)
	【議題2】 (事務局より平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業の申請及び平成22年度予算(案)について報告)
向井会長	はい。それでは、ご意見いろいろお伺いしたいところもありますけれども、まず、需要に応じたバス路線の見直しということですが、モックルバスを上限200円運賃で試行しようということ。それと日野滝畑コミュニティバス路線の協議でありますとか、清見台の路線が、東側の駅前ロータリーから西側ロータリーに回してほしいというようなご要望もあります。それと、南ヶ丘、大矢船西町線の路線、これにつきましても、住民の方々からいろいろご要望があるということで、その路線の見直しを行ないたいということです。この辺のことについて、ご意見がありましたら、お願いします。
日野副会長	財源のことがあまりよくわかりませんが、モックルと楠ヶ丘は事業費が別途挙がっていますね。これが全体の予算そのままなっていると思うのですが、その他の項目に関する費用は市費でやられるということによろしいでしょうか？調査であるとか。
事務局 (中野主査)	会議費については補助金の対象になりませんので、市費で賄わせていただきます。
日野副会長	いわゆる協働の取り組みとかそのようなものに関しても、国費は対象にならないのです。運行に関する分だけが補助の対象になるということですね。
安東委員	バスマップだとか、こういったバス停とか対象になりますけれども。
事務局 (田和室長)	今回予定しておりますのは、まずは協議ということですので、協議の中での会議費等は対象になりません。ただ、本格運行になる際の経費等は、先ほど

	<p>安東委員がおっしゃっていただきましたように、新たなバス停ですとか、新たなバス車両に変更する等の経費は現時点では対象になると聞いております。それは23年度の予定で考えております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>よろしいですか。モックルバスを上限200円にして多くの方がご利用いただければ良いと思います。試行していくということでもよろしいでしょうか。次は、下里・門前・中尾地域、21年度に実施しました試行運行の分析評価を行うということです。これは先ほどの議題のとおりでもよろしいですね。それと、楠ヶ丘地域についてですが、タクシー事業者と試行運行していこうということで、下に予算が書いてありますが、総事業費4248千円ということ。これは具体的にはどのような、何か今現時点で利用者への負担のイメージとか何かありましたら、ご説明しておいてください。</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>まだ、確実には決めておりませんが、先日、第一交通のご協力をいただきまして、現地を車両で回ったという状況です。概ね、楠ヶ丘の団地の上の方を一回りして、三日市に行くような乗合形式を現在は考えております。費用等につきましては、現在協議中でございます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局から紹介ありましたような方法で試行運行を協議していということですが、よろしいでしょうか？</p>
<p>安東委員</p>	<p>これは、ワゴン型ですか、セダン型ですか？それと、乗合ですから、一回当たり一人の運賃は、これから先なのかもしれませんが、今想定していることありますでしょうか。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>当然、どれだけ乗られるかということもありますので、まずは試行運行ではタクシー車両で試行運行していきたいと思っております。あと、道路が非常に狭い状況ですので、バス車両ではなかなか難しい面があります。</p>
<p>安東委員</p>	<p>いわゆる10人のワゴンなのか、セダンなのか。なおかつ、高齢者の方にも対応するようなワゴンもありますけれども、そういうところまで今のところはお考えでない？</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>現時点では、先日の調査はセダン型で行いしましたが、具体的にはどの程度利用されるかというのは今後地域にもアンケートをしておるのですけれども、地域の方と協議を進めていきたい。その中で、ご利用がセダン型の乗車人員を絶えず越えるようであれば、ワンボックスのいわゆるワゴンタクシーですか、その車両での運行も考えたいと思っております。これは、まず実証実験の利用状況を見ながら、本格運行ではそのような積み残しが多ければ、次のことを考えていく必要があるかと思っております。次の地域公共交通会議の中では、そのような計画も含めてご議論いただければと考えておりますので、よろし</p>

	<p>くお願いいたします。</p>
向井会長	<p>現に、第一交通の運行されているセダン型でやろうということですね。</p>
梶田委員	<p>楠ヶ丘の入口から三日市駅へのルートになりますか？</p>
事務局 (田和室長)	<p>今考えておりますのは、三日市駅の西側広場から出て、国道 371 号をわたり、楠ヶ丘は両サイドが上り坂になっているエリアですので、ぐるっと楠ヶ丘地域を一周して帰ってくるというイメージを考えております。今、図面が無くして申し訳ありませんが、今後地図を付けながら、この会議において、ご議論いただく形になると思います。現時点ではルートの絵は描けていないのですが、ルートも地域と一っしょに決めていこうかと考えております。地域には案をお示ししておりますが、さらに地域の皆さまの議論を重ねる中で、最終的な案を固め、この地域公共交通会議でご議論いただきたいと考えております。</p>
向井会長	<p>よろしいでしょうか。次は、公共交通の利用促進の実施ということで、エコキャンペーン、21 年度も実施いたしましたけども、引き続き 22 年度も実施というような内容です。また、公共交通を活用した取り組みということで、中心市街地活性化と観光資源の利用ということで、それも併せて検討していこうということで、是非とも皆さまの色々なご意見をいただきたいと思います。全般を通しましては、この案件につきまして、22 年度の予算ならびにこの事業の申請をしていくということでよろしいでしょうか？</p>
松本委員	<p>楠ヶ丘地区の試行運行の期間が 9 月に固まっていますよね。9 月というと学生も通勤者もお休みが多い。普通に出る数字と変った季節性要因が入ってくるのではないかと思うのですが、その辺はどのようにお考えですか？</p>
事務局 (中野主査)	<p>資料 3-2-5 で書かせていただいている分でございますが、確かに試行運行が 3 カ月程度といたしまして、7~9 月という風に記載させていただいております。しかし、これはあくまで予定でございますので、地域との協議の中での進め具合で、もう少しこの時期でした方がいいのではないかという意見を踏まえながら今後進めていきたいと考えております。あくまで予定ということでご理解いただけるとありがたいです。</p>
向井会長	<p>よろしいですか？それでは、この案件についてこの予算この内容で進めてよろしいですか？</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。予算ならびに事業計画については原案通り進めると</p>

	<p>ということで申請をさせていただきます。ありがとうございました。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【議題3】 最後にその他案件ということでみなさんいかがでしょうか？事務局から何か報告することはありますか？</p>
<p>事務局 (井上課長)</p>	<p>さきほど、室長の方からご説明ありましたように、今後の楠ヶ丘の地域の試行運行などを踏まえまして、第5回の会議を5月中旬位に開催させていただきたいと考えております。日程等につきましては、あらためて事務局の方から送付させていただきますのでどうかよろしく願いいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局から第5回目の会議が5月中旬ということで、また、ご連絡させていただくということです。その他この会議について何かご意見等ございましたらどうぞ。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>一点よろしいですか。今回の試行も含めて、第三者委員からのコメントもありますけれども、基準の設定は早急にやらないといけませんね。もともと、前の報告書の中にあつた5つ例がありましたけれども、いわゆる採算ベースはもちろん大事なのですが、それだけでも非常に苦しいのもあるでしょうし、一方で税金だけでやっていくのは難しいので、試行の段階と本格運行に移るときに、どのような形態が一番いいのか考えておかないといけないと思います。先ほど申し上げたのですが、個人的な意見としては乗り継ぎの仕組みはなかなかどこもうまくいっていないので、試行の状況でうまくいくのであればその方がいいのではないかと思います。それだといろいろなところで転用が利くのですが、路線を引いてしまうとまた同じようなことの繰り返しになってしまうとかですね。今回のタクシー型のものにしても、地元と協議していくのはいいのですが、本格運行を考えたような、将来のことを考えたいくつかの試行ですので、実験的なことを想定して考えておいた方がいいのではないかなと思います。単に車両の問題もあるでしょうけど、それだけではなくて、今後長く続けていくために必要な形とかですね。ですから、ちょっと無理がもしれませんが、デマンド系のものと組み合わせるとかですね。さきほどの乗り継ぎの話でやるとか。新しい形を考えた中で、試行して、できれば期間が短いので難しいかもしれませんが、いくつか実験やってみて、利用者からみてどちらが便利なのかをそういうような形のものができるばいいのではないかなと、感じました。</p>
<p>仲委員</p>	<p>次年度の事業計画の中でも出していただいているのですが、今回の調査結果を見ますと、1便に1人乗っているかどうかというような厳しい結果がでているわけですが、今後さらに後期高齢者にとって公共交通がないとなかなか生活が成り立たないという状況の中で、バスの重要性っていうのはさらにあるということだと思います。ただ、そのときにどれだけ投資をして何に効果</p>

	<p>の評価を求めるのかという時に採算性とかバスの利用者数ということだけで評価すると、なかなか評価の高さがでないのではないかなと思います。つきましては、ここでも書いていただいておりますけれども、その観光であったり、中心市街地であったり、場合によっては福祉といったような観点も含めて、総合的な評価を行うことによって公共交通の必要性、そこへの公共の関与、投資の必要性といったようなことを幅広く評価できましたら、評価いただけましたら、税金はより多くの方々に投入するということをご理解いただかないといけませんので、そういったような評価をして頂けましたらありがたいと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局、このことについてコメントがございましたら。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>ありがとうございます。評価基準につきましては、私どもも単に収支だけでなく、そのような健康面でありますとか福祉面でありますとか、観光面とか様々な要素があると考えておまして、先ほどあり方の中にもありましたところも踏まえまして、そのような視点も踏まえまして、今後この地域公共交通会議の中で図らせていただく予定もしておりますので、またご意見いただければと思っております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【閉会】 それでは、これをもちまして第4回の地域公共交通会議を閉会させていただきますが、今委員の皆様方から頂きました貴重な色々な意見を公共交通が、市内が段々高齢化していく中で、いかに本市が活性化していくか大きなポイントになるかと思っておりますので、今後とも皆様の御支援御協力のほどよろしくお願い申し上げます。</p>

第4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	
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
刈谷 治照	大阪府警察本部河内長野警察署交通課	
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	
池谷 育晃	大阪第一交通(株) 河内長野営業所	
椋本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺・南河内総合営業所	村崎 隆治
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	
井戸 清明	河内長野市商工会理事	
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	
山田 彰男	河内長野市総務部長	
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	