

第22回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第22回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成26年6月30日（月） 午後1時30分～
開催場所	河内長野市役所 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	4人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>(1)「平成25年度河内長野市地域公共交通会議決算報告」について</p> <p>(2)「平成25年度各コミュニティバス等（モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー）」の利用状況について</p> <p>(3) 地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】）について</p> <p>(4)「第3期河内長野市地域公共交通網形成計画」（素案）について</p> <p>(5) その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第22回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	会議内容（要旨）
事務局 （鈴木）	<p>只今から、平成26年度 第22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。まず初めに、今年の春の人事異動等によりまして、委員の変更がございましたので事務局より新しく委員になられた方々のご紹介をさせていただきます。</p> <p>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の長谷様でございます。本日はご欠席ということで、代理で野村様にご出席いただいております。同じく近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官の湯川様でございますが、本日はご欠席とお伺いしております。続きまして、大阪府富田林土木事務所 地域防災監兼地域支援・企画課長の松倉様でございます。河内長野市からは、扇田産業経済部長、榊井都市づくり部長、塩谷総務部長でございます。</p> <p>以上、今回、新たに委員となられた方につきましては、机の上に委嘱状を置か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> <p>次に、この度の人事異動等に伴い、事務局職員にも変更がございましたので紹介させていただきます。都市創生課課長の中橋でございます。続いて、都市創生課課長補佐の山田でございます。都市創生課主査の鈴木でございます。なお、急遽、河内長野警察署交通課長の川幡様がご欠席のため、代理で渡辺様にご出席いただいております。それでは、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>はじめに、規則第8条第1項の規定により委員の半数以上の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いたします。また、この会議は、規則第8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致します。</p> <p>【議題1】</p>
向井会長	<p>それでは、まず始めに、議題（1）「平成25年度河内長野市地域公共交通会議決算報告」について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 （田中）	<p>（事務局より、平成25年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について、資料1の説明）</p>
向井会長	<p>それでは、濱本委員様、審査結果のご報告をお願いいたします。</p>

濱本委員	平成25年度河内長野市地域公共交通会議歳入歳出決算について、歳入歳出差引簿及び関係証拠書類を審査したところ、全て正確かつ適正に処理されていると認められますので、ここに報告します。
向井会長	事務局からの歳入の項目で、2 補助金、4 諸収入とあるのは、1、2の間違いですか。補助金が2で途中の1と3がとんでいると思いますが。
事務局 (水上係長)	1と3は使用していない項目なので載せておりません。
向井会長	項目1と3は使っていないということですが、修正については事務局に一任いただいて、ホームページに掲載するときは、調整して進めたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、議題(1)については、よろしいでしょうか。
向井会長	【議題2】 続きます、議題(2)「平成25年度各コミュニティバス等(モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー)の利用状況」について、事務局から説明をお願いします。
事務局 (田中)	(事務局より、平成25年度各コミュニティバス等(モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー)の利用状況について、資料2の説明)
向井会長	具体的に取り組んでいる事業について、昨年度並びに過去の様子から実績報告させて頂きました。順番にまずモックルコミュニティバスの利用状況について、何かお気づきの点はございますでしょうか。雪での1日運休が大きく影響あったのではないのでしょうか。まだまだ同伴者割引は浸透していないように感じます。
日野副会長	先程の説明では、同伴者割引は4月から集計を始められたということでしょうか。
事務局 (田中)	今年度の4月から具体的に日曜日の同伴者割引の利用者を南海バスさんに集計していただいております。
日野副会長	現時点で速報的なものは何か把握していますか。

向井会長	南海バスさんで何か情報を把握していますか。
坂本委員	今はまだ特にはないです。
松倉委員	日曜日の利用者が増加しているということでしたが、例えば、買物など、 どういう目的での利用が多いのでしょうか。
事務局 (水上係長)	買物・娯楽がメインです。平日であれば、買物・通院がほとんどですが、 日曜日は医療センターが休みのため、買物・娯楽が多いです。
向井会長	お気づきの点があれば、またお話し下さい。 次に、日野・滝畑コミュニティバスについて、市が運営している奥河内効果 ということ、少し集計していただきました。
浅井委員代理 (梅田)	それぞれのコミュニティバスについて、乗車人員で南行と北行などの方向 によって利用者数が違う要因と、2月、3月が前年比で下がっているのを どう分析されているのかを教えてください。
事務局 (水上係長)	モックルコミュニティバスについては、基本的には公共施設を巡回しながら 既存バス路線とのネットワークの相乗効果で利用率を上げるということ で行っています。日野・滝畑コミュニティバスについては、日野・滝畑 地区の生活路線として運行しておりまして、同じコミュニティバスでも性 格が違います。2月、3月につきましては、基本的に公共交通は7月、8 月の夏の利用者数が多く、冬場は下がり気味になりますので、2月に1日 運休した状況も反映されていると思いますが、気温などの影響もあるのか なと思います。モックルコミュニティバスや日野・滝畑コミュニティバス も激しく落ち込んだと認識しています。
向井会長	ご質問にあった、モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバ スの南行・北行の人数の違いはどう分析されていますか。
事務局 (水上係長)	河内長野駅前行につきましては、生活路線の部分で、滝畑ダム行は観光の 部分があり、生活路線としての利用が多いのかなと思います。
向井会長	滝畑ダムのほうは、登山者が天見方面から滝畑に降りてきて、バスに乗車 して帰るということはあるかもしれませんが、そこまでは分析できていま せんか。

事務局 (水上係長)	まだそこまでは分析できていません。
向井会長	モックルコミュニティバスについて、南行と北行でトータルで5,000人ほどの差がありますが、どうしてですか。
事務局 (水上係長)	朝一の美加の台発の医療センター行に乗られる方が多いのですが、帰りについては、今乗り入れしている千代田線に乗車するなど、別の便を利用することが考えられると思います。
伊勢委員	モックルコミュニティバスと、日野・滝畑コミュニティバスの収支率はどれくらいですか。
事務局 (水上係長)	両方とも30%程度です。
向井会長	非常に厳しい運営状況ですね。その他はよろしいですか。 それでは、楠ヶ丘乗合タクシーについて、新しい委員の方もいらっしゃるのので少し経過を詳しく説明していただきましたが、地域の方々や第一交通さんで話し合いをされて熱心に取り組まれています。第一交通さんは積み残しについて何か情報はありますか。
池谷委員	まだ特にはないです。満車になっているということも聞いていないですね。
日野副会長	積み残しとの関係で、楠ヶ丘だけの利用では限界があるということで、烏帽子台の方々にも利用してもらえるように停留所を作った経緯がありますが、今後の需要予測が大事です。目標値は目指す中で、積み残しが出たときのバックアップのサービスの必要性に対しての需要予測の見通しを立てたほうが良いのではないかと思います。烏帽子台に声をかけてどれくらい経済化しているのかということと、将来の需要予測について調査してみたほうが良いと思います。それについて今、何か考えていることはありますか。
事務局 (水上係長)	毎年、楠ヶ丘と烏帽子台とあおぞら自治会の3地域でアンケート調査を実施し、認知度は上がっており、アンケートをすることで周知もできてきていると思います。今年度の4、5、6月も前年度を超えており、まだまだ伸びていくと思います。積み残しの件については、現在のハイエース車両1台が車検等で使用できないときのために登録している通常のセダン型

	<p>車両2台で対応するか、もしくは営業所管内の全台で対応するかを検討しています。いわゆる続行便というもので、9人以上乗る便が出て乗車できない場合は、無線で続行便を出して対応したいと考えています。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>現状での乗車人員増加の対応はそれで良いと思いますが、将来の展望として、これから烏帽子台、あおぞら自治会の両団地を含めてどれくらい可能性があるのかを考えて、今後サービスをどうするかということもセットで考える必要があると思います。毎年の調査だと分からないと思うので、地域みなさんと協力して協議しながら具体的なサービスを考えたほうが良いと思います。今は、地域の頑張りで少しずつ利用者も増えていますが溢れたら続行便を出しましょうという話になっているので、あくまで収支率を増やすのであれば、そういうことを含めた基本的なサービスのあり方を考えるべきだと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>地域の人口構成や、ニーズ率など今後の分析材料にしていてもらいたいと思います。それでは、議題（2）については、よろしいでしょうか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>【議題3】 続きまして、議題（3）「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】）」について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局 （田中）</p>	<p>（事務局より、地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】）について、資料3の説明）</p>
<p>向井会長</p>	<p>市内のフィーダー路線について、国から補助金をいただく申請の内容でございます。何かご意見等はございませんでしょうか。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局から説明がありましたが、この内容につきましては国土交通省へ申請をするものでありますが、審査の内容によっては細かな修正等が出てくる可能性があります。その場合は、事務局に一任いただくということでよろしいでしょうか。異議なしのようですので、そのよう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>向井会長</p>	<p>【議題4】 続きまして、議題（4）「第3期河内長野市地域公共交通網形成計画（素案）」について、事務局から説明をお願いします。</p>

事務局 (水上係長)	(事務局より、「第3期河内長野市地域公共交通網形成計画」(素案)について、資料4の説明)
向井会長	<p>平成26年度最初の会議ですが、来年度以降の3か年の計画ということで、事務局での新たな事業計画、提案も含めて、委員のみなさまの積極的なご発言で、いろんな取り組みに反映されて、市民のみなさまが住みやすいまちができればと思っていますので、いろいろなお発言よろしくお願いたします。</p> <p>概括的に事務局より説明しましたが、1つ1つ議論しておりますと大変ですので、思いついたところからでも、アイデアベースでも結構ですので、これから策定していくプロセスとして、他市の取り組みなどお気づきのことも含めてご発言いただければと思います。</p>
長谷委員代理 (野村)	<p>事務局の説明の補足と質問ですが、まず参考資料等を読んで、総合連携計画と公共交通網形成計画の名前が違ふことにつきましては、法律が改正されましたので、改正に基づいて名前が変わりました。また、改正によって何が変わったのかという部分につきましては、これまでは公共交通だけを主眼に、公共交通の活性化、維持、発展を促進していくという法律がありましたが、それが限界に来ており、まちづくりと含めて地域の公共交通をどう活性化させていくかというところに法律の趣旨が変わり、今回の資料4の8ページ下の「まちづくりとの連携」を重視して、まちづくりと公共交通をどう発展させていくかというところが新しく追加になりました。まちづくりと公共交通の組み合わせで先進的な事例として、富山市さんがコンパクトシティとして取り組まれています。今後は、河内長野市さんもコンパクトシティということで市街地をコンパクトにして、その中に公共交通を集積していこうという方向で、現在、国のほうでも取り組みを進めています。ここで質問ですが、今回まちづくりという観点が加わったのですが、まちづくりと一体として公共交通の発展を進めていくというような項目は追加されているのでしょうか。</p>
事務局 (水上係長)	<p>項目としては入れてないのですが、例えば15ページの取り組みとして、「乗継運賃の値下げの検討」であるとか、「千代田線における上限200円運賃の試行運行継続と他路線への展開の検討」については、移動しやすい運賃体系などをトータルに次の3カ年で考えていきたいと思っております。現在、モックルコミュニティバスと千代田線において上限200円運賃を実施しておりますが、おそらくそれぞれの利用者数はトータルで増えていると思っております。それによって人の移動が増えているということは、活性化につながっているということで、今実施している上限200円運賃を他の路</p>

<p>日野副会長</p>	<p>線等でも考えられないか、それを進めることによって人が移動しやすい交通環境の整備につながって、まちづくりと合わせて活性化になると考えています。</p> <p>交通によるまちづくりという言葉が流行っていますが、基本的にまちづくりをどうするかということ、交通がどう支援するかということだと思っています。そういう意味でも、先程ご指摘のあった「まちづくりとの連携」は本来一番上にあって良いのではないかと思います。まちづくりを交通が支えていくために様々な取り組みをするというのが本来の筋ではないかなと。ただ、第3期ということで省略されていると思います。今、ご指摘いただいた具体の施策ですが、この施策が、まちづくりにどういう観点なのか、あまり前には出せないで、後ろの具体的な取り組みの横に備考等で付けてはどうかと思います。また、河内長野市で実施されている同伴者割引とはどういうものなのかということですね。休日のバス利用者が少ないので、少しでも乗車してもらおうということですが、そもそもまちの活性化のために、出来れば1人ではなく複数の人が複数で移動してもらって、その移動の活性化によって健康維持などを目指すということが一つです。本来、平日の高齢者の移動支援としての同伴者割引があるというような、これからの社会をどうしていくかということの目的があって、そのささやかな手段の一つとして位置づけしていったほうが良いと思います。今はどこもそうですが、とりあえず利用者を維持・増加するものとしていますが、それは本来の目的ではないんですね。そもそもやるべきことがあって、そのためにはバスに乗る必要があるんですけど、あまり利用されないでバスサービスが危なくなるので、利用者を増やさなくてはならないということです。最初に立ち戻って、こういった目的のためにこんなサービスがある、ということを考えるべきではないかと思います。また、千代田線の話にしても、公共交通が共倒れ、共食いの状態になってしまっていて、例えば、路線バスがあるところにコミュニティバスを導入することで路線バスを不便にしたりするのはおかしな話です。一つの打開案として同じ区間は同じ料金でサービスするべきではないかと。減収になる問題もありますが、私はこれを料金制度の第一歩として位置づけています。大阪府が先般よくシームレス計画と言われていますが、なかなかシームレスになりません。乗継の利便性などもありますが、料金の問題、乗り継ぎ割引しているのは、今でも大阪市営交通さんだけで、民営化しても続けるそうですが、他の民間はどこもしていないんですね。ずっとお願いしているのに、なぜかできない。なぜかということ、そういった料金の問題があります。自動車や自転車、鉄道、バスと選択肢がある中で、交通手段としてどれを選んで良い状態でなければいけないのに、公共交通、特にバスを選ぶ気になら</p>
--------------	---

	<p>ないのは、不便で料金も高いからではないかと。こういう状況の中で増やすのは大変な話です。これらを解消していくのがシームレスというもので、それをもっと実現するためにはどうしたら良いのかということだと思います。高齢者の方々の日常の支援を目的とする場合は、一人でも出かけられるように不便地域を解消することや、条件が整えばフリー乗降もどんどん導入していけば良いと思います。基本的には、個々の取り組みには前提に目標があって、その目標を実現するための一つの手段として、それぞれ導入しているということをしかりと位置付けた上でどうしたら良いか考えていくと良いと思います。それから、まちづくりの中の一つの大きな目玉が「市民協働」で、条例化されているところもたくさんありますが、市民協働がやりやすく、みなさんが一緒に頑張れるのは交通の問題だと思います。自転車の問題も含めて、これらを実現していくためには、国や市がなんとかするというのもありますが、地域の方々が何をどれだけできるのかということで、楠ヶ丘がその代表例です。市としては、地域の方々に声かけして行って、必要があればアドバイザーとして参画して地域の人たちが活動するのを手助けしたり、場合によっては補助事業が必要となれば一緒に考えてあげると、市民力を高めていくことが必要です。こういったことが、まちづくりのもう一つの大きな柱です。計画を作る上で、目指すべき方向はそういったものを含んでいるということをどこかで表現できれば良いなと思っています。</p>
<p>向井会長</p>	<p>これから第5次総合計画をつくっていかようとしています。そういう意味では、市民参加で地域別構想をつくらせていきますので、この形成計画と総合計画をうまくマッチングをして、市民協働による計画にできれば良いなと思っています。</p>
<p>辻野委員</p>	<p>まちづくりという新たな観点が示されましたが、今までの連携計画ではどうしても手段に目がいってしまっていたと思いますので、今一度、バスの利用目的に着目すべきではないかと思います。医療や通勤、買物、レジャーなど、目的によって使い方も変わってきますし、中には、ある団地から三日市町駅まで行ければ良いという方もいるかもしれません。コンパクトという話がありましたが、ある地域で完結できるような交通網で、全ての団地を横断せずに、主な団地だけをクリアできたら、そこで買物も医療も行けるのではないかと思います。そういった地域的なまちづくりの観点も必要かと思います。あまり手段に着目しすぎないほうが良いと思います。</p>
<p>松倉委員</p>	<p>需要に交通を合わせていくというような、例えば、こんな路線があるから乗ってくださいではなくて、こういう目的でここに移動するのであればこ</p>

	<p>んな交通手段が良いですよといった、オーダーメイドのような交通手段のほうが利用しやすくなるのではないかと思います。それと、今までのような乗車形態も需要採算性がとれば良いと思いますが、そうでない場合、例えば、買物などは、宅配のように小売店が地域に出ていくようなサービスも普及しています。でも、通院であれば絶対に病院に行かなくてはいけないのですが、バスでは行きにくいなということであれば、例えば、古い農村のような人間関係が密な地域などではカーシェアリングという方法もありますが、こういった仕組みも公共交通の移動手段の一つとしてあっても良いのかなと思います。現在、介護タクシーなどの福祉的な乗物が増えてきつつありますが、総合的に含めて地域の公共交通という概念で捉えれば、選択肢も広がってくるのではないかと思います。フリー乗降もまさにオーダーメイドで使い勝手も良いと思いますので、もっと広げていければ良いと思います。</p>
日野副会長	<p>最近、民間事業者さんも入ったデリバリーサービスが出ていますが、頼りすぎると逆に出かけなくなるので、せめて集会所に集約するなどしたほうが良いのではないかと思います。</p>
松倉委員	<p>まさにおっしゃる通りで、河南町はそうされていきました。みんなで集会所に寄って、会話する機会をつくって、食事も自分たちで作るなどされています。そういう商業体制みたいな地区は、いずみ生協さんなども考えておられるようです。</p>
日野副会長	<p>本当に移動困難な人に対してはスペシャルトランスポート的なもので、いわゆる送迎サービスやデリバリーサービスなどがあっても良いのですが、必ずしもそこまで必要でない人たちが外に出ることを支援する仕組みを考えたほうが良いと思います。</p>
松倉委員	<p>そうですね。そこに地域通貨のようなものを取り入れれば商業の活性化を含めた地域づくりができるのではないかと思います。</p>
植田委員	<p>こちらのチームでいろんな施策を打ち出しまして、取り組んだところはやっと横ばいというところで、民間事業者は何もしなければずるずるお客様が減っていく状況ですので、我々事業者としても危機感を持っています。もう一つ、先程まちづくりの話が出ましたが、採算がキープできればご協力したいと思っています。例えば、高齢者を支援するとまちが動いていくとか、小学生や若年の方が住みやすいまちにしていくとか、いろんな考え方があってと思いますので、それに合った施策を何とか実現したいなと思い</p>

<p>井戸委員</p>	<p>ます。</p> <p>おっしゃったように、事業者の本音は採算がとれるかとれないかで、とれなかった場合は、その分を誰が責任をもってくれるのかということになります。みなさんが言われるまちづくりについて、どういうまちをつくるのかが見えてこないです。まちづくりを進めていく上で、商業の観点からだと、いったいどれくらいの売り上げがあって、税収はどれくらいという話になると、事業者と市民の方々からの税収の違いや、昼間と夜間の移動人口の違いなどの話になるのですが、その中で、原点に戻ってターゲットを絞るという話も出ていましたが、目的がどこへいくのかちょっとわかりづらと思います。先程、辻野委員からも手段の話がありましたが、まちづくりの観点からですと、目的が見えにくいと思います。おっしゃったことも私には手段に聞こえました。</p>
<p>辻野委員</p>	<p>この6月議会でも人口減少の質問がありましたが、そのきっかけとしては30年後に20歳から40歳までの女性が大きく減少するという報告があったからだと思いますが、大都市でもそうですが、河内長野市でも転入より転出のほうが多くなっておりまして、やはり若い方はどうしても便利の良いところに目が向くので、そういった人口減少は河内長野市の弱い面ですが、逆に転入者の方の意見を聞きますと、おいしい水や空気といった自然や教育の充実などを良い面として気に入って来られた方もおられます。そこで、何をまちづくりの根幹に置くかなのですが、今考えられるのは人口と若い方の定住と産業ですね。河内長野は、近くて深い奥河内のキャッチコピーでPRしていますが、駅に行くことができれば大阪市内をはじめ各所へ移動できる地域ですので、駅に行く手段をカバーできたら、河内長野ももっと便利になりますので、物流も含めましてこれから考えていければと思います。</p>
<p>堀委員</p>	<p>岩湧の四季彩館のイベントで、過去に1回だけマイクロバスをチャーターしたことがあります。道が細すぎたりして難しかったので、それ以来していません。私たちも岩湧山での活動の際に交通手段が無くて、バスで行くにも神納が終点で、そこから四季彩館まで歩いて1時間半から2時間くらいかかります。もちろん、その区間歩くのを楽しむ方もおられますが、やはり身軽に行きたいというのがあります。以前テレビで見たのですが、六甲山で専用のタクシー（※六甲ココモタクシー）を利用すると山歩き用のストックを貸し出してくれるサービスがありました。採算などを別にしてもイベントなどのときに、くすまるのようなタクシーをテスト運行して、うまくいけば土日にも拡大すれば良いと思います。実際に私たちがやっ</p>

	<p>ていることなのですが、15～20人で山に集まるときに、現地に車はあまり置けないので、市役所の駐車場を貸してもらい、そこから3、4台で乗合をして行くことがあります。以前からお話しさせてもらっていますが、マイカーと公共交通との連携ができれば良いと思います。先程の岩湧山の話は思いつきなのですが、例えば、イベントのときはマイカーでの来客を規制して、公共交通の利用率を高めるなどの取り組みは検討できるかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>6月議会でも、堀委員がおっしゃるような、マイカーと公共交通の連携ができるのもっと利用しやすくなるという意見もありました。土地の問題などもあります、いろいろチャレンジしてみることは大事ですね。第3期形成計画でも、公共交通空白、不便地域の設定の見直しをしています。エリアの捉え方を変えてみてはどうかということで、新しい計画ではそのあたりの観点を考えてみました。この件で事務局から何かありますか。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>14ページに記載されてますように、だいたい分速80mということで、今回の不便地域につきましては400mなので、駅・バス停から5分、空白地域につきましては駅から10分、バス停から5分ということで考えています。空白・不便地域を少しだけ拡大して解消に努めていこうということで記載しました。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>市域が広いことと、公共交通サービスの水準がまず第一歩かということで、当初のあり方を検討するのに1km、500mとしました。河内長野市さんが地域の方々と連携しながら、いろんな取り組みをされてきて、サービスが広がりつつあるのを見ると、そろそろ公共交通サービスのレベルを上げて良いのではないかと思います。基準としては、鉄道駅から800m、バス停から400m、コミバスのバス停から200mというのが今は一般的な設定となっています。今回の計画でエリアを広げることでやるべきことも増えると思いますが、全部やることはできないと思います。今までいろいろ実施してきて、ここでまたサービス水準を上げて、できることに優先順位をつけて順次やっていくというようなことを、市の姿勢として出していけば良いのではないかと思います。最初のあり方で定めたものが遠い距離の分だったので、今のこういったレベルに合っているのではないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>野村委員はいかがですか。</p>

長谷委員代理 (野村)	各地が定めている具体的な数字までは記憶にないのですが、だいたいこの範囲で設定されていると思います。ただ、範囲を大きくするという事は、負担も増えますし、そのあたりのバランスもありますので、十分な議論が必要だと思います。
井戸委員	分速80mだと1kmは12分半なので、足の悪い人などには少し早い速度ではないかと思います。
濱本委員	河内長野は坂も多いですし、そのあたりは難しいと思います。
井戸委員	この計算の基礎を変えていただくか、距離をもっと短くしていただくかですね。
日野副会長	坂道に関しては係数などで設定はできると思いますので、精査していくことが大事だと思います。
向井会長	高齢化が非常に進んでいますが、例えば、病院へ出かけるということだけではなく、高齢になると車の運転ができなくなるので、公共交通を利用して人が集まる場所へ移動して自分の目で見て買物したいというものもあると思いますが、健康維持を含め、高齢者と公共交通との関係性について、徳田委員はどう思われますか。
徳田委員	現場の声を聞くと、買物といっても、単に物が欲しいというよりも物を選びたいという行動のベースがあって、いろんな生活のスタイルを考えると、やはり駅への移動を確保できるまちづくりをしなければならないと思います。駅前にある店であれば、自然と人が来るという想定で店がありましたが、これから通勤・通学での利用者も減っていくのであれば、店側ももっと来てもらいやすくするためにバスの補助券を出す事例もあります。店舗側が自分の店だけでなく、交通という部分も考えていただければ、高齢者が多い河内長野市も中心地に人が集まる要素になるのではないかと思います。
向井会長	曾和委員は、老人クラブ、お年寄りという立場から何かありませんか。
曾和委員	ますます高齢化が進んでいますが、買い物難民の方が増えておられます。徳田委員がおっしゃたように、買い物は自分で見て買いたいので、他人にお願いできない理由があります。直接店に行きたいので、バスを利用して出かけられる方が多いです。特に、旭ヶ丘の方は、バスで買い物に出て、

	<p>いろいろ遊んでから、またバスで帰られる方が多いです。近所の方から、必要なものを買ってきましょうかと言ってもらえるらしいですが、自分で行きたいという思いが強い方が多いです。</p>
向井会長	<p>阪上委員は、観光の視点から何かありますか。</p>
阪上委員	<p>観光でいろいろイベント等やっていますが、参加者にお聞きすると、車で来てても車の置き場所がないことが多いです。例を挙げると、観心寺のライトアップでも、公共交通で来てくださいとPRしても、車での乗り入れが多いです。もっと公共交通を利用してもらえるようにできれば良いのですが、なかなか難しいです。</p>
向井会長	<p>南海バスさんの情報で、他市のエリアで、何か面白い取り組みをご存じであればご紹介していただきたいのですが。</p>
植田委員	<p>こちらのエリアが一番先進的ですので、他はなかなか思いつかないです。</p>
向井会長	<p>野村委員、浅井委員はいかがですか。何か国交省レベルで先進的にやっている事例があればご紹介いただきたいです。これから作る計画なので、個人的なご意見でも大丈夫です。</p>
長谷委員代理 (野村)	<p>サブタイトルに「乗ってはってん公共交通」とありますが、先程の話にもありましたが、手段と目的で、目的をこれにしてしまうと残念な気がします。日野副会長もおっしゃいましたが、公共交通に乗る人が増えて、地域公共交通が維持されればそれは素晴らしいことですが、その行く先は、地域に人が集まって賑やかになって、そこにお金が落ちて市が潤って、ゆくゆくは市全体、住民さんが潤っていくところが、最終的な目的だと思うので、何かそのあたりの文言を入れていただくとより良いのではないかと思います。</p>
日野副会長	<p>以前に河内長野の団地形成、人口動態の調査をしてもらって、河内長野は10年、20年ごとに団地が順番にできていって、団地で人口が急増した都市ですよ。それぞれの団地で時間のずれがあるので、今の団地が10年、20年後どうなるかというのは、その前の10年、20年前にできたところの現状を見れば良いのではないかとということで、そういうモデルをつくってもらっていました。おそらく、今はそれがもっと変わってきていると思います。他市でも問題になってきていますが、独居の世帯がどれくらいあるとか、空き家・空き地の問題があって、特に空き家の問題は、</p>

	<p>防災、防犯上の問題があり、そういった世帯がどうなっているかなどもあります。公営住宅にも空きが出てきているので、これをコーポラティブな高齢者に入居していただくような施設に変えていったりされてます。先程、コンパクトシティという話が出ましたが、私はあまりよくわかりません。河内長野のように人口急増時代に団地がどんどんできて、周りに人口が増えてきたのですが、世代替わりして、少し前までは人口維持してきたのですが、資料を見ると半分ぐらい人が住んでいないのではと想像できるほど減っています。個人的な意見で実現性は難しいですが、住宅地の再編等をやっていかないと、コミュニティそのもの、例えば500世帯あったのが100世帯くらいになってぱらぱらになると近所付き合いもなかなか難しく、こういうのが点在してしまうとまち全体として機能しなくなりますよね。単に高齢化率だけでなく、独居の世帯の分布とか、空き家の状況等を調査して、将来、市民が住むまちをどのように再編していくのか考えていくべきではないかと思います。完全形を作る必要はないので、団地ごとに協議、交渉して、団地同士で何か取り組むことができれば人口も倍になりますよね。それならバス路線もペイできます。これは例えですが、分散、過疎、空洞化している状況に対して、将来を見越したまちづくりとして、地域で何かできることはないか考えていくべきではないかと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今日のご意見も参考にして、事務局だけでなく、みなさまとともに考えていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。 それでは、最後にその他案件として事務局からお願いいたします。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>次回は8月に開催させていただく予定でございますので、どうぞよろしく願いいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>それでは、これをもちまして、第22回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。ありがとうございました。今後とも、どうぞよろしく願いいたします。</p>

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成26年6月30日（月） 午後1時30分から 河内長野市役所 701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	伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校環境都市工学科 准教授	
委員	長谷 潤	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	野村
委員	湯川 義彦	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	欠席
委員	浅井 敏彦	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画グループ 課長補佐	梅田
委員	松倉 昌明	大阪府富田林土木事務所 地域防災監兼地域支援・企画課長	
委員	川幡 一哉	大阪府河内長野警察署交通課長	渡辺
委員	植田 光昭	南海バス株式会社企画部企画課長	
委員	奥村 夏男	南海バス株式会社営業部営業課長	
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 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) 南大阪総合営業所長	
委員	曾和 孝司	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相談役	
監事	井戸 清明	河内長野市商工会理事	
監事	濱本 友美	市民代表	
委員	堀 泰明	市民代表	
委員	徳田 博久	河内長野市健康長寿部長	
委員	扇田 宗彦	河内長野市産業経済部長	
委員	榊井 繁春	河内長野市都市づくり部長	
委員	塩谷 聡	河内長野市総務部長	
委員	辻野 修司	河内長野市総合政策部長	