

第31回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第31回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成28年5月25日（水） 午後3時00分～
開催場所	ノバティホール
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	1人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>(1) 「平成27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27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) 平成29年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）認定申請について</p> <p>(4) 平成28年度の公共交通の取り組みについて</p> <p>(5) その他</p>
会議内容	別紙会議内容のとおり

### 第31回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	内容（要旨）
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 第31回河内長野市地域公共交通会議開会の案内</li> <li>➤ 各委員の出欠状況の報告</li> <li>➤ 新任委員の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の村上委員、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の豊田委員、河内長野市総務部長小西委員の紹介</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">【議題1】平成27年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について</div>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 資料1について説明。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり）</p>
廣門委員 （監事）	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 平成27年度河内長野市地域公共交通会議の歳入・歳出決算について、歳入・歳出の帳簿及び関係書類を審査したところ、全て適正に処理されている。</li> </ul>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 当初予算は各施策について赤字を見込んで作られている。予算決算書の段階では額が少なくなってしまう、そのまま行くと次年度は前年度をベースに予算編成されるため、次年度以降予算が少なくなってしまう。頑張れば頑張るほど事業が小さくなってしまふのは困る。余った予算で、新たな事業ができるように何かしらの仕組みを考えて欲しい。</li> <li>➤ 審議の結果、承認を得る。</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">【議題2】平成27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</div>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 資料2について説明。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり）</p>
日野副会長	<p>&lt;モックルコミュニティバスについて&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 千代田線及び全体の乗客数については1年目と比べ2年目に増加しなかった理由は何だったと分析しているか？</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 公共交通の利用者は徐々に減ってきている。全体のパイが減ってきていることが原因の1つであると考えている。そうした中で、取組み区間だけを見れば増加しており、取組みをしなければさらに減少することになると思われる。</li> </ul>

<p>日野副会長</p>	<p>&lt;日野・滝畑コミュニティバスについて&gt;</p> <p>➤ 利用者の方々が1年目にバスを利用して、期待ほどの便利さを感じることが出来なかったからではないかと思う。1年目に比べて伸び悩んだため、次年度に向けて何か出来ることについて考えていくべき。</p> <p>H27にくろまろの郷がオープンした。資料2-2から分かるように、利用者数が増減を繰り返している。自然増ではこれほど伸びなかったと思う。次年度以降はもっと伸びていくと思う。もう1年見てくろまろ効果を観察したい。</p> <p>資料2-2の裏側②に（乗車人数の合計について）前年度比118%増とあるがこれは日割り単位での対前年度比か？</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 日割り単位ではなく、単純に平成27年度の利用者数を平成26年度の利用者数で割ったもの。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 平成26年度と平成27年度は土日の日数が異なる。そのため、1日あたりで算出するべき。</p> <p>先程、事務局は日野滝畑コミバスについては生活路線の路線でありながら、どちらかと言えば来訪者向けの観光路線として、土日の利用者数が増加していると発言したが、単一目的に対するサービスだけで維持をするのは難しい。生活路線として維持するなら、他の目的も入れて利用者を増やすのは有効手段である。これからは全体で利用者数が減っていく。そのため、平日と休日でニーズに合わせた運行、サービスのあり方を考えていくべき。</p>
<p>伊勢委員 (和歌山高専 准教授)</p>	<p>➤ 休日でかなり利用者数が伸びている。評価できる。自分も今日、滝畑に行ったが車で行っている人が多い。平日もさらに伸ばすならバス乗り込み調査も大切だが、車で行った人などにも聞き込みをするべき。何か施設があって車から徒歩に変えた人などにも聞き込みをしていき、参考にしていきたい。</p>
<p>向井会長</p>	<p>&lt;楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」について&gt;</p> <p>➤ 楠ヶ丘のくすまるについては第一交通さんはどう思うか？</p>
<p>楠山さん (林委員の 代理出席)</p>	<p>➤ 地元の熱意が熱く、今後ご協力いただきたい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 地元の熱意が熱い中で、なぜくすまるの利用者数が減ったのか？</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 同じ方達が利用しており、新規の利用者が伸び悩んでいる。住民みんなで乗る事でコミュニティーができ、地域の絆に繋がることをPRしていきたい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ PRや地域を烏帽子台など範囲を広げるなどしていったが、今度は地域によってどこが減ったのかを見ていくなどを分析し、原因を探ることで次に繋げていって欲しい。</p>

<p>坂本委員 (南海バス労組)</p>	<p>➤ 三日市で南海バスを運行している際に、くすまるを利用するよりも、南海バスを利用の方が便利なお客さんと会ったことがある。でも、くすまるを支えるために敢えてくすまるを利用していたが、足が痛くなって最近はバスを利用するという話を聞いた。こういった人たちが多くなって利用者数が減ったのかなと思っている。くすまるは、今のルートしか無理なのかなと思うところがある。</p>
<p>向井会長</p>	<p>➤ 2025年問題、本市ではもう少し前に到来するが、高齢者の方々が公共交通を利用しやすい形を整理する必要がある。他にも地域から声はあがっていないか？</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ バスのフリー乗降、ルート変更が出来ないかどうか意見が楠ヶ丘の住民の方々から声が上がっている。しかし、くすまるの人気の1つに定時定路線という特徴がある。だから、頻繁にルート変更は困難と考えている。今年度はくすまる運行開始5周年であり、住民の方々、第一交通さんとの勉強会を年に5回実施している。この中で知恵を出していけたらと思う。</p>
<p><b>【議題3】生活交通確保維持改善計画（フィーダー）認定申請について</b></p>	
<p>事務局</p>	<p>➤ 資料3について説明。今後の国への申請手続段階での字句等、軽微な修正については事務局一任の承認を得る。</p>
<p><b>【議題4】平成28年度の公共交通の取り組みについて</b></p>	
<p>事務局</p>	<p>➤ 資料4について説明。</p> <p style="text-align: center;">（各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり）</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ パーソントリップ等の結果から移動量がどれだけ減っているのか、分担率がどう変わっているのかを一緒に考えるべき。特に高齢社会になってどうなったかを見てほしい。</p> <p>国交省が人口ビジョンを作るように言っており、河内長野市でも作っているはず。人口減少と高齢化はすぐには変えられない。だから、高齢者の再定義を行うべき。かつて、50歳定年から55歳、60歳、63歳、今や再雇用で65歳にまで伸びている。健康寿命や年金を考慮して、人口を増やすというよりも広義で高齢者を考えるべき。活躍人口として高齢者を再定義して欲しい。彼らを拠点、生活拠点、都心拠点の空間のどこに置くのかという問題になる。これによって、交通のあり方が変わってくる。循環バスか、デマンドか等が変わってき、そこで福祉も関わってくるので、福祉部局とも連携して欲しい。</p> <p>予算については、この交通会議にて協議した結果、国からバス事業者に交付</p>

	<p>されている補助金等も表に出していったら良いではないか？予算が活動の規模を表しているのか、国の事業をどう活かしていくかも大切。検討してほしい。</p>
向井会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ トータルとしての予算も整理してほしい。</li> </ul>
岩井委員 (市民公募)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 人口戦略について、河内長野というピラミッドの頂点をどう構築していくのかという視点ではなかった。 国レベルでも思うことで、人口減少はずっと昔から分かっていたこと。その時から車に乗れる人と乗れない人の対策をするべきだった。 南海バスさんに対して、以下の2点を伺いたい。 ・バスを不便な地域こそバスを走らせられないのかなと思う。 ・堺市にはお出かけ応援としてバス100円乗り放題の制度がある。河内長野ではできないものか？</li> </ul>
野谷委員 (南海バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ お出かけ制度は、南海バス独自の制度ではない。堺市、近鉄バス、阪堺バス、南海バスの合同で実施している。当初は「5のつく日」、次に「5・10（ゴト）日」、次に「平日全日」、次に「平日に土日を含して実施」という変遷を経て実施している。運賃には根拠があり、堺市からの補助もあって実施している。</li> </ul>
岩井委員 (市民公募) 日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車に乗れない高齢者をどうするのか、不便地域の問題をどうするのか？</li> <li>➤ 1つは国の交通政策がしっかりしていない。車と電車で車が圧倒的に安いのは日本くらい。インテグレーションという言葉があり、イギリスはじめヨーロッパでは電車と車は同じ料金くらい。日本では、新幹線で家族旅行なら10万ほどかかる。イギリスでは料金の多様性があり、電車かバスか車か選択肢がある。日本では、料金が車の方が安く得になっている。 環境対策でも、ロンドンでは中心地に車が入れないため、バスに乗って行こうという話になる。残念ながら日本ではそういう話にはなっていない。</li> </ul>
岩井委員 (市民公募) 日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 過疎地の本数が減っていくことが心配。</li> <li>➤ 過疎地にバスを走らせると、環境負荷が大きい。むしろ車の方が良いかもしれない。ヨーロッパでは、郊外の人口密度を上げようという議論になっている。最近の日本の立地適正化計画がそれに準じていると思う。</li> </ul>
岩井委員 (市民公募) 日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 人口密度をどう上げるのか？全体的には逆方向の流れではないのか？</li> <li>➤ ヨーロッパでは、100年計画で人口政策に昔から力を注いでいたが、日本は経済優先の政策を採り続けた。これからやらないといけないということで、国も取り組み始めている。それを上手く使って、河内長野に一番合うものを考えてそれをフォローする移動手段を考えるべき。</li> </ul>

<p>廣門委員 (監事)</p>	<p>➤ 去年は2回モックルコミバスを使った。滝畑ダムは利用者が少なかった。くろまろではモックルカード見せると利点があり、これからも継続して頂きたい。</p>
<p>向井会長</p>	<p>➤ これまでは、滝畑地域は過疎だったが、市が清掃工場や斎場、ダムを造り地域の振興に取り組んできた。市もバスを走らせてきたが、遠距離通学の子どももあり、統廃合の問題も踏まえて、今後は上手なバスの走り方を検討したい。</p>
<p>棕本委員(近鉄 タクシー)</p>	<p>➤ 河内長野のみならず、柏原羽曳野でも高齢者が増えている。千早赤阪ではデマンドのタクシーを走らせている。若者の流出が増えている中で市がどのように対応していくべきか考えていくべき。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 親のそばに住んでいる若者夫婦に補助をするなどして人口流出を防いでいる自治体もある。このように移動の話は移動する人ありきだから、全庁的に話して貰いたい。</p>
<p>八代委員 (河内長野署 交通課長)</p>	<p>➤ 資料の河内長野市の公共交通利用者のグラフと交通事故の死亡者のグラフが似ている。日本で死亡事故が最多だったのは昭和45年。大阪で死亡事故が最多だったのは昭和36年。経済の上昇と交通事故の死亡者数の上昇は比例している。 昔は、車の渋滞が多かった、電車も混んでいた、今はどちらもそこまで混んでいない。今や人間の移動が少なくなり、行動範囲が狭くなっている。こういったことからバスの利用者数が減ったのかなと思っている。</p>
<p>豊田委員 (大阪府)</p>	<p>➤ 立地適正化が今後進んで、公共交通の需要と供給のバランスを考えていかなければならない。先のことを考え、桐ヶ丘で勉強会をするなど評価できる。こういう地域でどのくらいのサイズのバス(路線バスか乗合タクシーかコミバスか福祉バスか)が求められているのか集約してほしい。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 交通政策は同伴割引などして消費行動を呼び込める。平日に病院行く人は期待できるが、工夫をすることで千代田線のように効果が見込める。次への土台になればと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 次回は10月を予定している。</p>
<p>向井会長</p>	<p>➤ 今後とも公共交通で感じたことをこの会議で活かしていただければなと思う。本日はありがとうございました。</p>

以上

第31回河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成28年5月25日（水） 午後3時から ノバティホール

	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	村上 進一郎	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	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	
委員	豊田 正明	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	
委員	田中 伸之	大阪府 富田林土木事務所 地域防災担当参事兼地域支援・企画課長	
委員	八代 光男	大阪府 河内長野警察署 交通課長	
委員	松内 祐二	南海バス株式会社 企画部 企画課長	中田課長補佐
委員	野谷 将一	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	林 邦昭	大阪第一交通株式会社 河内長野営業所長	楠山営業係長
委員	椋本 専次	近鉄タクシー株式会社 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	欠
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 会長	欠
委員	岩井 仁	市民公募	
監事	廣門 久美子	市民公募	
委員	岡田 充	河内長野市保健福祉部長	
委員	田村 公秋	河内長野市環境経済部理事	欠
委員	榭井 繁春	河内長野市都市づくり部長	
委員	小西 昌敏	河内長野市総務部長	欠
委員	塩谷 聡	河内長野市総合政策部長	