

「第2回河南町地域公共交通検討会議」 会議録（議事要旨）

- 日 時 / 平成25年10月23日(水) 午後1時30分～4時
- 場 所 / 河南町役場3階 301・302会議室
- 出席者 / [委員10名/欠席委員2名の代理者出席2名/事務局6名/記録2名
傍聴者9名/NPO地域デザイン研究会2名]
- 配布資料
 - ・ 議事次第
 - ・ 委員名簿
 - ・ 前回議事要旨
 - ・ 資料-1：実験バス（さくらバス）運行結果
 - ・ 資料-2：地域公共交通に係る現状と課題、課題に対応した地域公共交通のあり方・方向性
 - ・ 地域公共交通の取り組み事例（河内長野市）
 - ・ ひと・交通・まちづくり 第1号 平成25（2013）年10月発行
- 報告事項
 - （1）地域公共交通確保維持改善事業補助金交付決定について
 - （2）河南町地域公共交通計画策定業務委託契約の締結について
 - （3）実験バス（さくらバス）運行結果について（資料-1）
 - （4）地域公共交通に係る現状と課題、課題に対応した地域公共交通のあり方・方向性について（資料-2）
- 議事事項
 - （1）地域公共交通に係る現状と課題について
 - （2）課題に対応した地域公共交通のあり方・方向性について
- 議事要旨
 - （1）地域公共交通確保維持改善事業補助金交付決定について
「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の交付が決定したことについて、事務局より報告された。
 - （2）河南町地域公共交通計画策定業務委託契約の締結について
河南町地域公共交通計画策定業務委託契約の締結について、事務局より報告された。
 - （3）実験バス（さくらバス）運行結果について
実験バス（さくらバス）運行結果報告書を、事務局より報告された。
 - （4）地域公共交通に係る現状と課題、課題に対応した地域公共交通のあり方・方向性について

【全般的なことについて】

- ①住民への周知についてどうするのか

→「ひと・交通・まちづくり」を発行し、全戸配布した。このニュースにより住民への周知は徹底するのではないかと思う。

②資料の文言については横文字が多すぎるのではないか

→極力注意をし、注釈を付けたりすることにより、皆様の理解を得たいと思う。

③資料の事前配布について

→今回と同様に会議が始まる5日前までには委員の皆様の手元に届くように努める。

④金剛バスへの対応等について

→金剛バスが出席されていないことにはいろいろな問題や懸念がある。これからも出席いただけるように、検討会議の資料も送付する。

→近鉄バスさんの参加については、地域公共交通検討会議では交通の専門家、実際に携わっている方が入ることが不可欠であり、近鉄バスさんに意見を頂くことが必要となる。

【実験バス（さくらバス）運行について】

[地域ワークショップについて]

- ・呼びかけ方はどうされたのか。
- 自治会を通じて全戸に呼びかけを行った。
- ・3回実施しているが、議事内容は同じか。
- 3回とも同じ議事内容である。働いている方もいるため、開催日時を遅い時間帯や土日にも設定した。

[ワークショップでの住民意見について]

- ・住民の意識が今車に乗っているから十分だという意見や、さくら坂・鈴美台に住むことは不便を承知で買っているのだから、バスを使った運動はしなくてもいいという意見もあった。
- 住民の最大の関心は駅までの直通バスであり、そこに対しての意見や意欲は高い。何度もワークショップを開催し、住民の方を説得し、こういう実験を先行的に取り組まないと駄目だということを説明した。

[実験結果について]

- ・実験期間中の乗客数は1日平均約79人（全住民の1%）。アンケートは全住民の17%の回答であり、満足度で言えば半分半分、その半分は必要無かったというのは、別の見方をしたら非常に厳しい数字である。
- ・さくら坂居住の年齢層はまだ子育て世代の40歳世代が多く、お父さんもお母さんもお子さんも忙しいといった中で、1時間に1本のバスが待てるかどうかの選択肢で言えば、バスを待てない。自由に動ける自家用車を利用しないと自分の生活の維持が出来ない世代が多いと思う。

[実験のルートや時間枠について]

- ・実験のルートや時間枠において、なぜ駅まで行けなかったのか、通勤通学時間である9時前や21時以降のバスを走らせることができなかった理由は何か。
- 買い物に絞った理由は、やまなみバスの再編を念頭においていたので、河南町の外に出ていくのは難しい中で何が出来るのかと、ワークショップで話し合った結果、「買い物に行く手段があると便利」との意見が一番多く、その中から選んだのが万代のあるルートであった。予算の関係上、9時

より前、21 時以降のバスを走らせることができなかった。

[活動について]

- ・何が重要であったかという今回は他人任せにはせず、自分たちの住んでいる町の課題に対して、住民が何らかの形で動こうとしている。
 - ・実験バスの運行結果、皆さんの協力の成果を次へ活かせるように、11 月に金剛バスの利用者調査（さくら坂周辺バス停にて乗降調査）や潜在需要アンケートも作る予定としており、住民の皆さんに意識づけと協力をお願いしていこうと思っている。
- さくらバスの実験は、住民が一生懸命努力をすることで始めたもので、それがきっかけとなって、検討会議の開催や、これからのバス公共交通のあり方について大きなヒントがあるだろう。

【地域公共交通についての認識を共有する】

■日本の各地でどのような取り組みがされているのか。どのような問題・課題があるのか

・事例①

「住吉台くるくるバス」は、平成 14・15 年頃、神戸市東灘区の方でかなり高齢化が進み、どうしても坂が登れない、けれどもバスは来ない、神戸市にお願いしても需要が無いということで、住民の方が「バスを持ってこよう」ということで動いた事例で、住民が一致団結してバス停を設け、バスを維持していこうと、始めはさくらバスと同じような背景があった。

10 年経過し、当時 60 歳だった方は 70 歳になり、中心的メンバーで活動していくのは難しくなっており、引っ越し等で入れ替わってきた住人は、公共交通だから当初からあるものだと思っており、プロセスを知らず有難味がわからなくなっている。バスの本数が少ない、もう少し便利にならないかとの意向もあり、自分たちで守っていくという気持ちが育っていない。「くるくるバス」は良い事例でスタートしているが、持続可能かということについては今少し難しい時期にきている。

→需要の面からも、10 年後といった時間経過の年齢層や生活行動分析をする必要がある。

・事例②

兵庫県北東部に位置する人口約 8 万人の兵庫県豊岡市は、バス事業者が事業縮小したいというのを経験し、地域の方がバスのことを非常に大事に考えている地域である。路線バスの事業規模縮小の補完をするため、「市内循環コミュニティバスを走らせましょう」「中山間地域にはデマンド型交通で対応しましょう」と各地域の人たちが自主運行をする格好で交通体系の形成維持を行った。

→デマンド型はコストがかかるといった点に気をつけるべきである。

【①公共交通の現況を明確にする】

■河南町の交通サービスの水準はどの程度か

- ・『基本的な方針 1：◆行政は、住民のために保障しなければならないとされる最低限度の生活環境基準の確保が基本である』は、行政への負担がかなり大きなものになる予感がする。私たちがやらなければならない、やろうとしていることは住民のパワーで何とかしていこうというのが前提になるべきであり、行政に責任を持たせたり等の考え方はあまり歓迎しない。
- ・あくまでも金剛バスさんとは、サポートするという形をまず基本と考える。金剛バスの基本路線は、便数的にも一番多い富田林・千早線であるため、ジョイントを考えれば千早線のタイミングに併せスライドしていく形がいいのではないかと。旧村部も新しい地域も共に利用できる基本線が

一番いいのではないだろうか。

- ・『方針 1：公共交通の平均的なサービス水準を確保する』とは何か。地域は其々違った特性を持っている。高負担高サービスでいくのか、低負担低サービスでくのか。このサービス水準とは一体何か。最低水準を何かおいて議論するのか等々今後議論すべきである。

■課題および問題

[大宝地区]

現況：大宝地区の高齢化率は毎年1～2ポイント上がっており、10年で10%上がれば、高齢化率が45%、どんどん限界集落に向かっているというのが事実である。

どんどん高齢者のマイカー利用が増えているという結果が出ている。

問題点：高齢者の方はいずれ車が運転できなくなる時期が来るのか、それともずっと危険運転をしながらでも続けるのか考えるべきである。

車に乗れなくなってから公共交通を利用するかと言えば、急には生活習慣を変えることは出来ないと思う。体が動く間からそういう生活習慣を作っていくかといけない。

大宝地区は60歳以上でリタイヤされた方が多いので、少なくとも公共交通を利用される方は極力利用するのだという啓発が必要なのではないか。

地域でバスや交通を支えるときに重要なのは30～40歳代の方がどれだけ関わっているかだと思う。幼少期に車移動の生活が身につけてしまっている人は便利な場所でも車を使ってしまおうという研究成果があり、30～40歳代の若い層から教育をすることは、住民で公共交通を支えていくというときにはどうしても避けることが出来ない点かと思う。

[住宅団地以外]

現況：2世帯や3世帯の家庭であることにより、高齢者は随分たくさんいるが、若者がカバーしており、また若者がリターンしてくるといのは依然としてあり、急速に若者が消えてしまうという想定はしていない。

問題点：人口減少という問題については、別の観点から考えなくてはならない。

高齢者がどこにでも動けるような体制をどういう形で作っていくのかが一つのポイントである。

[バス事業]

現況：バス事業から見てバス路線の現況は、通勤通学で利用されている路線は長く維持しており、お買いのや病院等で利用されている路線は減少傾向にある。

■誰が解決するのか

[行政]行政職員は通勤時に金剛バスを利用する。間接的行政負担。

行政自身が、自ら身を持って行動すべきではないか。

取組：週に1回はバスを利用し、通勤する。

問題点：定期券、財政負担

[住民]

①スポーツ施設コナミの利用者に、バスを利用してもらう。

施設利用時間：平均1～3時間、長い方で半日。

問題点：ほとんど車であり、1台あたりの乗車人数は1人か2人。駐車場が足りていない
→やまなみバスがあれば、施設へ行って帰るのに約3時間と丁度良い時間である。

②役場の利用時に、バスを利用してもらう。

施設利用時間：約30分

問題点：バスの待ち時間が、現在2時間というのは少ししんどいかと思う。

課題：バス運行本数が1時間に1本となれば利用できるのではないだろうか。

利用されるようになれば、150m程歩けば万代にも行ける。

【河南町地域公共交通の方向性を議論する】

■河南町における地域公共交通の方向を議論するため、いくつかの選択肢を提示する

[鉄道整備]

- ・デマンド型といったすぐに出来る目標と、将来的には鉄道を引くというような長期的目標があれば、人口減少もとどめることができるのではないだろうか。こうすれば出来るのではないかという一つを知る場所であると、認知も広がるのではないか。路線バスに乗ってみようとかという気持ちに動くのではないか。
- 鉄道は定時性が守られているが、軌道を必要とする。大阪でモノレールをひくときでも、昭和46年から何十年とかがかった構想であり、今求める早急な対応と逆行する。
遅れたバスのダイヤを見ると、一台のバスであのルートをかなり無理矢理に走っている感がある。
鉄道から見れば平均的に定時性が保たれているように思うかもしれませんが、やはり余裕を持ってルートやダイヤを組んでいるバス会社は、定時性を確保している。
- デマンド型や路線バスが完成し、やまなみバスの利用が増えたと目標が達成したら、終わってしまうのではないかと思った。
- 鉄道を引くという実現性等について、今すぐ答えを出してということになると、少し別次元で考えなくてはいけない。

[金剛バスの乗客をいかに増やすかを考えた方がよい]

- ・幹線系路線は交通事業者任せるということであるが、現実的に考えると金剛バスの乗客をいかに増やすかということ考えた方がいいと思う。そのためには住民は多少なり、ノーマイカーデーを作るという話もあったが、バス利用の啓発、住民の皆さんに呼びかけをすることにより、金剛バスの需要がまた出てくるかもしれない。やまなみバスは現状2台であるが、台数を増やしたり、ルート・ダイヤ・便数も考えるということで、積極的に活用する住民の協力を呼びかけることによって、住民間に深めてもらって、発展させるという方向になるのではないかと思う。

[大規模小売店舗「(仮称)スーパー・オークワ河南町店」オープン予定に関連して]

- ・買い物+交流施設ということを含める場所が出来るのであれば、路線ルートも変わってくるかもしれない。

[幹線系について]

- ・路線バスの需要は通勤パターンの利用が多い。
- ・乗車客が無く、バスが走る→時間が合わない→ニーズにあったダイヤに変更→乗る可能性が生まれる

[支線系について]

- ・ さくら坂方面に2便走っているがニーズが一致していない→利用率が低い→でも走っている。
- ・ やまなみバスの再編にかかる部分ということで、パーソントリップのデータを見ても、自由目的は増えてきているが、これをうまくカバーできるのか。

[デマンド型について]

- ・ 具体的に展開するためには、どんな問題や条件があるのかが分からない限り間違う。
- ・ さくら坂は高齢化が進んでおり、車に乗れなくなってきている世帯が増えている→金剛バスで買い物に行く。宅配のお弁当を取った生活をしている方もいる→移動が困難となり必要。
- ・ デマンド型は、山間部の需要が東になりにくいところをカバーしていく。

[3本柱について]

- ・ 3つの考え方は根本的な話の位置付けになるので、会議の中で議論すべきである。
 - ・ 「住民の力を生かして総力戦でやりましょう」と3つの考え方には書いているが、役割分担については今の段階では少し早すぎると思う。
 - ・ ここで決めつける必要なく、最終的に3つのうち、これは出来ないという結論もありうる。
 - ・ 別の選択肢を考える意味で、この3つの考え方以外で別のことが考えられないか。
- 河南町がお金をいくらでも用意するのであれば、選択肢はある。

①全部デマンド型でやる

- 金剛バスが路線ルートや町内循環を走るとは無理な話。
やまなみバスを再編し、駅に行く場合にも難しい問題が出てくる。

②道路整備（費用はかかる）

- 予算制約がある中で最適な目標・政策を考える。
住民の方にかかり入ってもらい具体案を練っていく。

[その他]

- ・ 地域の人のニーズがどういうものがあって、形としてはこういうものがあるというところから議論しないと進まないと思う。
- ・ 周知についてはより徹底した形で進めて頂きたいと思う。
- ・ 「今ある資源で何が出来るのか」と考えると、やまなみバスの再編・有効利用が現実的にすぐに取り込める内容ではないだろうかと思う。
- ・ さくらバス実験結果でわかった利用目的の下校時刻に合わせた時間帯に1便、さくら坂にもっていければ需要があると考えられる。また「買い物目的」の需要はあるが、やまなみホールまで行くルートを万代方面まで行く便のルート改善等にまず取り組んでいければと思う。
- ・ さくら坂・鈴美台地区の経験、バスや公共交通のことを、河南町の他地区に広げ、住民の意識をもっと上げていくような取り組みをしたらどうかと思う。

【次回検討会議日程予定】

- ・ 平成26年1月16日（木曜日）午後1時30分から（予定）