

令和4年度第1回 地域公共交通評価会議 議事録

■日時：令和5年3月15日（水） 午前10時00～

■場所：河南町役場 4階大会議室（北）

■議事内容

1. 開会

（事務局）

ただいまから「令和4年度第1回 河南町地域公共交通評価会議」を開催いたします。

2. 挨拶

（猪井会長）挨拶

（森田町長）挨拶

3. 委員紹介

（事務局）委員紹介、資料確認

4. 議題

（1）河南町地域公共交通の利用状況、評価について

（事務局）資料－1 説明

（猪井会長）

説明いただいた内容にご質問ご意見はありませんか？

カナちゃんバスはかなりコロナ前の状況に戻ってきましたが、やまなみタクシーは横ばい、少しは増えてきてはいるとの評価もできますが、1年目と比べると半減しています。

コロナの状況でなかなか解釈もしにくいですが、ご意見ご質問があればお受けします。

（関委員）

5万人に乗った4年目の直近の話ですが、高齢者の乗車率が増えたということでしょうか。それとも、中学生や子供が増えているのかは分かりますか。

（猪井会長）

参考資料に高齢者などそれぞれ分けた表があります。参考資料1の一枚目が平成31年ですから、1年目、2年目、3年目があります。それぞれでカナちゃんバスを見ていきたいと思います。4年目で中学生が17.6%ということを考えると、中学生も増えていますが、高齢者の増え方が大きいですね。3年目4年目の数字を比べると、高齢者が3年目では26,965人だったものが、4年目では32,078人。中学生は8,675人が3年目で、4年目が8,870人です。ご高齢の方の利用

が帰ってきたということなのかなと思います。

（事務局）

参考資料の 2 ページの表が乗車区分別の割合になっています。この割合の中で、一番上の表のカナちゃんバス、ブルーのラインのところを見ると、中学生の割合が 18.7%、高齢者 58%です。その二つ下の段のブルーの線のところ、これが 4 年目 1 年後になります。そこで同じところを見ると、17.6%と 63.8%になっています。これを見ると、やはり高齢者の方が伸びているという数字が出ていると見受けられると解釈できると考えています。

（関委員）

人数としてはどうですか。

（事務局）

人数としては両方とも増えています。人数自体が 4,000 人弱の増となっているので、その分上がってくるのですが、その中で比率が若干変わってきているという状況です。

（中川委員）

今の表を見ているのですが、大人はかなり減っていますね。

高齢者は免許返納とかいろいろな面で今後は増えていくと思うのですが、地域公共交通を河南町の中の重要な位置づけだと考えると聞くと、やはり大人の利用者数が増えていくことが大事ではないかと思います。例えば大人だったら、自家用車とかいろいろな公共交通を使えるけれども、このカナちゃんバスが、河南町の地域公共交通が使いやすいということで増えていくことが今後大きなポイントになってくるのではないかと思います。選択肢がたくさんある中で河南町の公共交通を利用してもらうためには、今後計画も立てるらしいのですが、その位置づけが重要だと思います。

ただ、今、関委員からこの比較を指摘されたのを見てそう思っただけで、私の意見はまだ「と思う」だけの感想です。

（猪井会長）

河南町ではコミュニティバスとしたら 7 時から運行していて、16 時とかで終えてしまうのではなく、通勤で使ってもらえるような形にはなっています。こういうコミバスの場合、通勤だと大体年間 300 回ぐらい使われます。往復で 600 回なので個人の方が使わなくなった影響は大きいのですが、この回数を減り方からすると、ちょっと違うのかなと思います。一人二人がやめた時よりも大きい数が減っているので、使われ方が変わったのかもしれないという気はします。ただ、河南町でも地域の中に住宅街を持っていて、足を一定確保していて、大人が使っているというのは、ある種機能していると思えるという評価はできます。一方で、だんだんと減っているところは見ないといけないと思っています。特に 3 年目から見えていますが、コロナの影響で働き方が変わったと言いますが、3 年目の段階では働き方はもう変わっているので、その影響が 1 年で一気に来るといったことはないと思うので、ここはもう少し深掘りしないといけないのかなという気は

します。

(中川委員)

後ほどまた議論が出てくるかもしれませんが、河南町の重要事項が、金剛バスがダイヤ変更で休日ダイヤになってしまっていることです。それで非常に不便だという声を住民の方から聞いています。今までだったら若干でも通勤に使えたのが、もう通勤にも使えない時間帯になってしまっている。夜もなくなってしまって非常に困っている、ということを今後どう捉えていって、河南町のこの地域公共交通を捉えていくかが非常に重要ではないかと思います。そうやってきたら、ますますこのカナちゃんバス・やまなみタクシーの重要度が高くなると思うのです。その重要性から考えたら、便利な公共交通を作り上げていかなければ、今後河南町の発展にも繋がっていかないということもあると思うので、その辺の見極めが大事です。金剛バスがその時間帯で行くのか。先ほど会長が言われたように、初めはコロナという理由だったのが、途中から変わって、バスドライバーの確保ができないというものになっています。

もし近畿運輸局の方が来られていたら、その辺の認可がどうなっているのか聞かせてもらおうと思っていましたが、今日は公務ために欠席ということで聞くことができません。事業者に対しては運輸局で認可か何かになっていると思うので、どういう申請をされているのかを聞かせてもらおうと思っていました。もし分かるようでしたらお答えいただけるとありがたいのですが。

(猪井会長)

ご指摘の休日ダイヤになっていることですが、最近も太子町と話したのですが、大変皆さん苦労しているというお話をしていました。

まず、運転手が足りないというのはご指摘の通りです。認可や登録ですが、内容はいわゆる申請という形で、「こうなっています」というものを出します。路線があるかを基本的には認可審査しているので、休日ダイヤに変えても運行会社の判断ということで、運輸局としたら「はい、そうですか」と受け入れざるを得ないということとなります。

大阪府内では、運営バス会社に補助を出しているところはあります。隣の奈良県は、そもそも奈良交通が平成19年にこのままでは維持できない状態でした。そこで、県と市町村で何かしなければならなくなって、市町村補助が入っているケースがあります。だからといって市町村補助をしないといけなくはないといいたいわけではなく、どこまで踏み込むのかということです。やった方がいいのは間違いないと思うのですが、住民の重要な税金をいただく中でこちらに補助するべきなのかというのは、公共交通計画で皆さんと議論した上で、大事だというだけではなくて、そこまで踏み込むのかというところくらいまで議論しないといけなくと思います。金剛バスに「よろしくお願いします」と言っても、なかなか金剛バスだけでは問題解決できないところになってきているので、そこまで踏み込まざるを得ないのか、そこは「地域の方々がお医者さんとかお買い物とか行けるところは維持しましょう」とするのか。どこを目指していくのかという方針は、この場で議論するだけでなく、住民の皆さんのご意見とかを取りながらしっかり考えた方がいいだろう、というのが地域公共交通計画だと思います。そこはすみません。なんの事務局ともすりあわせをせず、私が研究者としてそう思っているということでございます。長くなりましたが、事務局はどうですか？

（事務局）

金剛バスの登録とかは、先ほど会長が言われたように運輸局がやっているの、市町村が「こうしてくれ、ああしてくれ」と言える権限は及ばないというのが現状です。一方で、町としても令和4年度は、金剛バスに対する、これは国の間接補助になるのですが、コロナの関係の補助金ということで燃料高騰に対する補助を、南河内近隣市町村全部がしているのですが、本町も歩調を合わせてやったという実績はあります。これが運営の一助になればいいかと思うのですが、問題を聞いていると、新型コロナの蔓延から始まって、人員が減る、その後今は人が来ないとなっていると推測されます。それが運送業界全体に広まっているとなると、なかなか河南町だけで対処するのは難しい課題かなというのは痛感しているところです。

（猪井会長）

ありがとうございます。では元の話題に戻ります。今の利用状況等について何かご質問ご意見あればお受けしたいと思います。必要だったら戻ってきますので、ひとまず議事を先に進めたいと考えます。②河南町地域公共交通評価の案について、資料2を事務局から説明いただこうと思います。

（事務局） 資料－2 説明

（猪井会長）

ありがとうございます。説明のように、資料2で評価案が示されています。これまで取られてきた指標を基に4年目についても評価をしたということです。この点についてご意見ご質問を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

（中川委員）

一番気になるのが収支関係、費用の関係なのですが、この目標値が10～15%という意味がよくわからないのです。ものすごく低いので。通常だったら収支率と考えたら50%以上とかだと思いますが、公共性を考えてということで、あまり意味がないという感じはあると思うのです。ただその中で、我々としては、やまなみタクシーの利用状況が伸び悩んでいることがこの収支率にも非常に影響しているということで、ここの見直しをお願いしていました。例えば、さくら坂・鈴美台で地域公共交通を考える会でセミデマンドの実証実験をされたのです。これは大変だったと思います。住民の方に自家用車を提供してもらって、さくら坂の集会場で電話受付をして、予約を取って、そして目的地まで運んでもらって、また戻ってくる、ということをする一定期間実験されたのです。私も利用させてもらって、非常に便利という実感がありました。住民がボランティア的にやられて、それでもすごく便利という感覚があったので、やまなみタクシーの収支率を利用者数から考えた時に、見直しが今後必要ではないかなと思うのです。

あと先ほども言った収支率ですが、14.8%まで今なっているのですが、今後新しい車を入れた場合、ポンチョですか？を入れた場合、この運営経費が必ず上がります。そうすると収支率が悪くなるのが見え見えなのですが、でもその収支率を考えたら公共性のところから撤退しなければ

いけなくなってしまうので、ここはあまり考えないで、とは思いますが。

それともう一点。なぜ先ほどデマンドと言ったかと言うと、ガソリン代が非常に高騰している中で、乗客がいらないのに定時定路線で走っているからです。誰も乗っていないのに、ガソリンを焚いて CO2 環境も悪くなる中で走るという状況が続いているので、そこは見直してほしいと思うのです。評価としては、そこがちょっと気になるところです。やまなみタクシーの利用者数と、収支率は先ほど公共性を考えたと言いましたが、収支率もここが足を引っ張って、**カナ**ちゃんバスが 17.4%まで回復しているけれども、やまなみタクシーを加えると 14.8%まで落ちてしまっています。ここは改善の余地があるのではないかなと、私はこの評価を見て思います。

（猪井会長）

ありがとうございます。私から説明できることを話して、あと事務局に補ってもらおうと思います。

収支率で、大阪府内で今すぐ出てくる所を言うと、箕面市が目指しているのが5割で、実態的には 40 数パーセントぐらいです。吹田市で3割を基準にして3割超えたと言っているくらいです。もちろん 100%になることはありません。100%になれば、それは役所が管理すべきことではないと思います。吹田市だと1平方キロに1万人くらいの人がいるくらいの人口密度で、河南町が1.5万人で25平方キロです。それなりの人口密度差がある中でも、それくらいの収支率しか維持できていません。吹田市には阪急バスとかが通っているので、そこに大きく取られた中で残った部分なので、なかなか収支率が上がりきらないというところがあります。ならば、それは本当に評価基準なのか？となってくるというのが今のご指摘だったと思います。うなずく部分も大変多いのですが、その中でもある一定残しておかないと、悪いもの・使われないものが残っていくことがあります。相対的に見てなので、この10%程度しかないというところを見て「残さない」という意見も理解はできるのですが、私個人的にはこれが残っているのは、「何かまずいところがあるのではないか」というところを見ていくため、というのもあると思います。そうすると、やまなみタクシーは少し考えないといけないと思うのですが、ただ、今現実としてやまなみタクシーでも4年目で年間937人の方を運んでいるので、これをデマンドにしたらお金がかかるということもあり、どちらの形にした方がいいのかは少し検討しなければならないと思います。ご指摘の通り、燃料を焚くと不要な CO2 を発生させるというのもうなずけるところです。このようなことを言ったのは、運輸業の特性で「人件費の方が多い」というのがあるからです。デマンドにしても、予約が入ろうがなかろうが待機していないといけない、ということがあります。デマンドが効率的なのか、デマンドまで踏み込むのかは、もう少し慎重に検討した方がいいかなと思います。実証実験をすでにされているさくら坂の方々には敬意を表するところです。行政でやるとしても大変なことを、住民主体でされたのは素晴らしいことだと思います。ですので、このあたりの知見も活かしながら、今後考えていかないといけないなと思います。私個人的にはこの収支率は残していくとしても、やまなみタクシーは今の評価では「あり方は考えないといけない」というところかと思います。しかし、「今これをやめて何か」というような代替案が浮かんでいるわけではありません。デマンドで必ず解決できるわけではないので、全部先送りしたらと言うと怒られるのですが、そこも含めて公共交通計画の方で本当に定時定路線を続けるのか検討しなければならないと思います。先ほどセミデマンドと言われましたが、いわゆる半固定ですね。大まか

なダイヤを決めるとか、大まかなミーティングポイントを決めるという形式で運行して、少しでも地域の皆さんの生活に近づいていこうと運行されたわけですが、そういう形で眠っている利用者を掘り起こしに行くべきなのか、そこまで踏み込むべきなのかということは検討事項です。今この場でやまなみタクシーをやめましょうとまでは踏み込みがたいですが、中川委員が言われたように、考えないといけないレベルに来ていると思いました。

事務局から何かありますか。

(事務局)

この指標の持つ意味ですが、確かにその基準自体が低いという考え方もあります。しかし、現在運営している中で、前年それから前々年との比較ができる一定の数字であることも考えてもらえればと思います。これによって去年とだいたい同水準なのかなど、この数字を持つことによって一定のチェックができることになるので、そういった視点でもこのような評価が必要であると考えています。

(古川副会長)

意見をいろいろ聞かせてもらっていますが、この運用の中で利用率をいかに上げていくかを、やめるとかやめないとか、減らすとか減らさないとか言う前に議論すべきであろうと思うわけです。せっかく住民の便利、それから過疎化の中でどうしていこうかということでタクシーやバスの路線を作ったのですから、これをいかに便利に使わせていくかという議論をしていかないと、もっと便利性というものを最大限に考えないといけないと思うのです。資料2の1に「骨格である金剛バスと地域内交通を連携する交通システムの構築」とありますが、今バスに乗っても連携がなされていないので、役場に来るにも時間がかかる、スーパーへ行くのにも時間がかかる。この辺をどうしていくのかと考えないと、利用客も増えないと思うのです。やっぱり車で行く・送るということがやられていると思うので、もう少し利用客を増やしていくためにどういうことを考えていくのか、これが一番の問題だと思うのです。ですから、ここに書いているように、富田林に行く、川西に行く、喜志に行くバスと連携ができるのか。この河南町の役場に来たら、次に電車に乗れる所に行けるような便利性というのも考えていかないといいだろうし、病院を回るなら、これから年寄りで病院に行かれる数が非常に増えてくると思うので、どこの病院にどういう風にしてバスで行けるのかということも考えていく。これらを全てやり切ってしまうてから、ここの路線はやめようとか、タクシーの利用者が少ないからどういう風にしていこうかという議論がされるべきではないかなと思います。収益が上がりませんというような話は、まずは置いておいてもらわないといけないと思うのです。収益だけなら何も役場がやらなくても、個人でやるなり、いろいろなことをやっていいと思うのですが、皆が関わってくるとなると、収益は度外視しながら、しかし、いかに利用者を増やしていくのかということ考えたやり方をしてほしいと思います。

(猪井会長)

ありがとうございます。ご指摘の通り、10%~15%ここをもっと上げていこうというだけではなく、便利になって使ってもらえるとここは上がってくるのだけれども、今のところそこは超え

ているので、これをやめてしまうということの議論にはならないと思います。より便利にしていけないといけないというところはあります。ご指摘の通り、できるところはもう少し検討しないといけません。

このダイヤも見て分かるように、わかりやすいようにと、いわゆるパターンダイヤを組んでいます。箕面市の例ですが、昔は目的地にできる限り早く着けるようにすると乗ってもらえると思っていたのですが、箕面市は方針を変えてパターンダイヤにしたら、逆に利用者数が増えました。難しいところで、行きやすさだけを考えると、例えば朝と昼間のルートを変えるとかの工夫はあるのですが、逆にそれで利用者を減らしてしまうということもあります。箕面市の場合は増えたという事例でしたが、分かりにくくなると減ってしまうということもあります。大学でバス研究しているのだからどうなるか予測できるのかと言われると、実はできなくて、やってみておかしいところは直していくということになります。ここではパターンダイヤ、わかりやすいダイヤを取り入れていることで、今ご指摘のように、行けない所があるのは今後も考えないといけない部分かなと思いました。

(中川委員)

先ほどやまなみタクシーのデマンドの件を話しましたが、以前堺市の公共交通の時に、あそこはタクシーを利用して駅まで行くのに定路線でやっているのですが、定時は無駄ということで予約型にしているのです。予約型定路線という形でやっている。その時聞いたのは、「利用客がないのに走る理由はない」というのが大きい理由だったと思います。先ほど副会長が言われたように、収益性についてはもう無理というか、あまり考えていたら難しくなると思うのです。先ほど言われた利便性ということで、中心は利用者数の増加を、大変ですが、もう少し上の目標を置いて、それになるべく近づけていくようにする。以前にも話した同じ時期にスタートした岬町が、町の状況は全然違うし、駅もあるので違うのですが、あそこは 10 何万人からスタートして、今 20 万人近くの利用者数になっているようなのです。根本的に利用者数が全然違うのです。河南町としても先ほど副会長が言われたように、どれだけ多くの方が乗られるかというところを、苦しいですが、そこに重点をおいた評価を今後やっていただくのがいいと思うのです。収益性はもういいのではないかと私は思うのです。そういう感じでできたらお願いしたいなと思います。

(猪井会長)

ありがとうございます。どこまでも投入していきたいという気はあっても、町民の中でも様々な意見があるので、無駄なことはしないよという規律の部分で収支率が入っているのだと思います。ご指摘の意図はよくわかります。しかし、抜くに抜けないというのはそういうところだと思います。抜きたくないというわけではないのですが、中川委員が言いたいのは収支率を抜けということではなく、古川委員が言われることと同じで、一日当たりの利用者数がちゃんと伸びているのかに重きをおいて、そこを加速するようなことに、お金をかけなければならないところはお金かけてでもやりなさいよという指摘なのかなと思います。

(中川委員)

評価の項目の 10～15%以上でないと継続というところは、あんまり考えなくてもいいのではな

いかという意味です。例えばこれが 9%になったところで、10%と 9%の差はあまり関係ないので。今会長が言われたように、住民の税金を使うのだから収益というのでも考えなければならない要素ではあります。しかし、例えばこれが 9%になったからもうやめるとかという話ではなく、その公益性を考えた時に一番大事なのは、どれだけ利用する人が増えていくかということだと思うのです。それがバロメーターだと思います。利用する人が増えることは便利だと評価されているということで間違いのないわけですから、もう少し高い目標に上げてもらって、そこで判断をするのがいいのではないかなというのが私の意見です。

（猪井会長）

ありがとうございます。一日当たりの利用者数は少し上がっていて、今は 144 人ぐらいなので、もう少し上げて 150 人とかにすることを考えなければならないかもしれません。去年より減っていると何があったのか要因分析をする必要があると思います。1 つは定年退職とかで減ったというのもあると思います。定年退職して使い方が変わったのであれば、使われるように変えていかなければならないとは思いますが。利用者数を見ながら経年変化も見ていくようにしないとけないと思います。

他にご指摘ご意見ありましたらお受けします。

（上田委員）

私は持尾地区に住んでいるので、やまなみタクシーの利用についての話です。空車のタクシーがよく走っているのを見ていますが、山手の方では高齢者が特に使われるようです。免許返納しようとしている方が結構いるので、中川委員が言われたように、このままで、利便性のみを考えて継続してもらえればありがたいと思います。大体 85 歳から 90 歳の間で免許を返納されます。山手地域の人でそろそろ返納するかという方が結構いるので、今後利用が増えると思込まれます。だから今の公共交通として、利益を度外視した社会交通性というのを考えて継続してもらえたらありがたいかなと思います。

（猪井会長）

ありがとうございます。空車のタクシーが走っているのは無駄だからというのはわかります。しかし、実はデマンドの予約だけにしてしまうと大変なのです。定時の予約型、中川委員が話された堺市でしていることは、街中なのでそうしたというのがあるのですが、予約をするというのは大変なのです。例えば、お医者さんに行くにも何時に終わるかわからないのにその前から決めないといけないということで、病院でしばらく待っていないといけなくなることもあります。

予約は不要なときに走らせない分、例えば利用者の家まで近づきましょうとか、運行しなくなった分で利用者の利便性に返ってくるようにしないとけないと思います。デマンドにもいろいろなやり方があります。そこを考えないと、今まで議論にあったように不便になってしまって、余計に使われなくなってしまいます。返納される方を考えると、バス停までちょっと歩いて行くのもしんどいなという状態の方が免許をそろそろ返そうかなとなるので、その辺りも考えてということ。家に近づくというところまでやるデマンドに切り替えるということまで考えると一つ意味があるかなとは思いますが、そこは考えないとけないと思います。それをやってしまう

と他の地域から、「タクシーを地域の方に安く使わせるのと一緒にだね」と言われることもあるので、本当にそこまで踏み込むのかよく検討しないといけないと思います。

私の話が長くなっていますが、他に何かご質問ご意見ありますか。

総じて「今の運行をやめてしまえということはない」というのは皆様の評価かと思います。ただ、今のままやっていけばいいというだけではなくて、「不便なところは直して、利用率をあげていく努力を次年度も継続的にしてほしい」という意見であるかと思います。それで相違なければ今回の評価とさせていただこうと思いますが、皆様よろしいでしょうか。

(各委員) はい。

(猪井会長)

ありがとうございます。「今後も継続し、課題の改善にも継続的に取り組んでより良くしていくべきだ、という意見をいただいた」としたいと思います。

では次第に戻って、③河南町地域公共交通改善施策等について、資料3の説明をお願いします。

(事務局) 資料－3 説明

(猪井会長)

ありがとうございます。合わせて、地域の方々の公共交通への意見を参考資料－4としてつけていますが、こちらの説明をお願いします。

(関委員) 参考資料－4 説明

(猪井会長)

ありがとうございます。事務局から説明いただいた改善の取り組みと、関委員からお伝えいただいたアンケート、それぞれについてご意見ご質問をお聞きしたいと思います。

(中川委員)

特に南コースですが、中学生の利用が多いのです。ここに書かれている50円にしてほしいという要望ですが、例えば1回100円ですが、往復ですから一日200円です。10日で2,000円、20日だと4,000円かかるわけです。かなり金額的に負担がかかるということで、例えば50円にしてほしいという要望が多いということで書かれていると思います。

一つ提案というか、お聞きしたいのですが。例えば乗り放題。1ヶ月3,000円とかで。4,000円だと高いので、3,000円とかですね。2,500円とか2,000円とかで乗り放題のシステムというか、券というか、定期券みたいな形で乗り放題券を1月3,000円とかでやって乗ってもらう。乗っても乗らなくても3,000円は河南町に入るわけですから、そういう意味では効率的な方法じゃないかなと思うのが一点。

それとアンケートでいつも思うのですが、アンケートの取り方にもよると思うのです。例えば、平石とか持尾などの不便な所では利用する方は大体毎日決まっています。例えば月曜日病院に行

って、水曜日は買い物に行って、金曜日はどこかに行くということが決まっていた場合、「1回予約したらドア to ドアみたいな形で目的地まですぐ行けますよ」というアンケートの取り方をしたら、そっちの方が便利かなという感じになると思いますが、「予約するのはなかなか大変ですよ」とか「不便になりますよ」とか、そういうアンケートだと違ってきます。デマンド方式だったら目的地まですぐ行けるわけですから、そういう取り方だったらアンケートの結果も違ってくると思うのです。1ヶ月のローテーションが決まっていたら、「予約を1回しておいたら、その時にちゃんとタクシーが来てくれて目的地まで運んでもらえます。そういう便利さもありますよ」というようなアンケートの取り方をしたらいいと思うのですが、「不便になりますよ」とか「面倒くさいですよ」とか「ひよっとしたらなくなりますよ」というような取り方をしたら、たぶん「現状維持がいい」というように言われるので、それはアンケートの取り方にもよると思います。改善の余地はあると思うので、それは常に頭の中に入れておいてほしいと思います。

二つ目は私の愚痴というか感想なのでいいですが、先に言った定額的な1月3,000円でそういうパスを購入できるという制度はどうかというところをお聞きしたいなと思います。

(事務局)

回数券にも通ずるものがあるのですが、割引するとなると、今は100円の運賃を取るということで運輸局の認可を受けているので、認可の取り直しなどの手続きが出てくるというのがまず一点です。それと合わせて、これは収入源をどう考えるかという議論になるのですが、100円が妥当で、通常から考えても100円というレベルが既に安いという意見が大多数の中で決まってこの形があるので、それをさらに50円にするのはどうなのかと。200円が100円というのは分かるのですが、100円というのは他から比べても安いレベルであるということからすると、なかなかそういう面では厳しいのかなと思います。

もう一点。乗り放題ですが、よく鉄道とかでも一日周遊切符とかあるかと思いますが。確かにそれも手法だと思いますが、こちらも運輸局の審査などあるので、現実的なものなのかどうかも踏まえて、検討のひとつにはなるかと思います。

(猪井会長)

ご検討ください。他、いかがでしょうか。

(関委員)

さくら坂・鈴美台の関係で発言させていただきます。一つは、中学生がスクールバス的に使っているという問題なのですが、中川委員が言われたように、費用負担はかなり高いです。雨の日以外は自転車で行く人がいる中でこの費用が半額になれば。はっきりしませんが、自転車での事故が1ヶ月に1回ぐらいはあるのではないのでしょうか。坂なので特に凍っている場合、その路面を降りていかなければならないということもあって、親からの要望としてはスクールバスがあればと。「スクールバスだったら無料。町でやってくれる。スクールバスの代わりに使っているのに無料でない。ないけど、とてもありがたい。今はとてもありがたく思っているけれど、50円ぐらいになってくれたら、この物価高のおり非常に助かるな」と思っているのです。確かに収益のことはあると思うのですが、スクールバス的な見方を一つの施策として、ここからの収支率という

考え方ではなくて、「スクールバスを出している」「子供を大事にしている」という観点からの町全体のシステムとして考えて検討するという声も上がっていました。

それから、利用者は運転手さんにとっても感謝しているのです。4 ページ目に書いてありますが、雨の日に傘を貸してくれたとかですね。地域密着で定着しているということです。「じゃあ金剛バスと比べたら？」という声も出てきて、金剛バスの運転手さんには結構荒い方がいるようで酔いそうになるとかも聞きました。

ロケーションシステムは非常にありがたいです。この前雪が降った時に**カナ**ちゃんバスが動かなくなりましたよね。その時ホームページで掲載していただけたのかな？それで分かったということがありました。金剛バスは現状から言うと、遅延が起こっても全く分からない。今日も朝早く白木の公園の所で止まってました。何があったのかわからないということがあるので、ロケーションシステムはありがたいと思います。それはよろしくお願ひしたいと思います。

あと、やまなみタクシーの問題です。空車率をあげている表があったと思うのですが、やまなみタクシーの空車率が非常に高いと思います。そこをもう少し何とかできないかなと思います。町会としては予約制にしたらどうかなと。堺市の美原区は予約制にして今動かしています。それともう一つ、堺市南区の御池台に無料送迎バスが7月から運行されています。今有料になっているかどうか詳しくは知らないのですが、泉北ニュータウン全部を無料でこのバスは巡回してやっている。一週間前から一時間前までのネット予約かラインの予約か電話予約で運行している。これの研究してもらえたら、やまなみタクシーの改善に何かヒントがあるのではないかという気もするので、よろしくお願ひしたいと思います。

（猪井会長）

ありがとうございます。空車率は参考資料 19 ページにありますね。

まずは住民アンケートを取られたことに、仕事でやっても大変なことをボランティアでされたことに敬意を表したいと思います。丁寧にまとめていて素晴らしいと思います。

事務局からはありますか。

（事務局）

先進事例のご紹介、ありがとうございます。町としてもいろいろ見ていきたいと思います。

スクールバスの関係ですが、中学生に乗ってもらえるのは非常にありがたいことです。バスの運行体系ですが、今走っているバスが 29 人乗りです。新しいバスでは 33 人に増えて、立っても乗れるようになります。増えるのですが、とてつもなく増えるわけではないので、中学生が例えば雨天時にさくら坂・鈴美台から一斉に乗るとなると、おそらく同じことが起きると思います。そこを解消するのは厳しいです。スクールバスというのも、一定のキロ数があれば運行するとか、細かな諸条件やクリアしなければならない課題が様々あります。そのような中でスクールバスなので無料（もしくは 50 円）にするというのはなかなか厳しいのが実情かなとは思います。

（猪井会長）

スクールバスの基準がだいたい 7 キロと文科省から出ています。7 キロ以上のところはスクールバスとして、そちら側からもらえないこともないのですが、特別交付税なので、他で枠がいっ

ばいだと来る額が変わらないとなったりするので、国の支援をもらえるようで、なかなかスクールバスとしてはもらえないというところです。他の地域で逆にスクールバスをやっていて、住民混乗を検討している所もあるのですが、スクールバスだと学生の都合に合わせないといけなくなるので、利用者が、制度的にはできるのだけど、ほとんど使わないといういくつかの事例があります。今の河南町のコミュニティバスで乗ってもらおうという方法、今ある利用負担をどうするかは解決しないといけませんが、この方法が実は正しいです。スクールバスを単体運行してしまうと利用者が使えなくて、スクールバスとコミュニティバスが並走しないといけなくなることもあるからです。それを考えると、利用者負担をもう少し考えることは有効な可能性があります。ただこれも何度も言いますが、地域の方の負担が増えてしまうので、そこを本当にやるのかやらないのかは要議論かなと思うので、これは検討いただけたらと思います。この場でやる・やらないのはすぐに答えが出ないと思いますので、ぜひご検討いただきたいです。

他にご質問ご意見はありますか。

(福田委員)

少しお聞きます。カナちゃんバスが、参考資料2の2ページにあるように、新しいバスの購入によって車椅子も乗車できるようになりますよね。そのために今現在乗り降りするバス停をどのように改善されるのでしょうか。

(事務局)

基本的には、まだバス停の改善までは想定していません。付随したスロープがあるので、それを使って乗り降りしてもらうことになります。実際運行して、バス停の位置は様々なので、そこで支障があるのかどうかも見極めながら対応して、不具合があれば改修していく。そういった事後型の対処になるだろうと考えています。

(福田委員)

利用される車椅子の方々のために、安全に乗り降りできるようにしてくださるよう、強くお願いしておきます。

(関委員)

すいません、一点忘れていました。年末年始に買い物したいという時に車がない場合は行けないと言うので、その要望も非常に強かったです。

年末の方は、今年度か来年度かに運行するように考えているという話を聞いたのですが、その辺を教えていただけたらありがたいです。

(事務局)

年末の運行は、来年度から試験的にスタートしようと思っています。令和5年度、今年の年末です。この12月に試験的に運行しようと思っています。ただ毎時間ではありません。試験運行なので、申し訳ないですが、間引きで午前午後、便数も調整しながらの運行を考えています。1時間に1本という通行ではないということです。乗車率を見て、運行の頻度等は調整していこうと

考えています。

（猪井会長）

議事がもう一点残っています。③令和5年度地域公共交通事業のスケジュール（案）について事務局より説明いただいて、皆様と議論したいと思います。

（事務局）資料－4 説明

- ・運行事業者：「MK 観光バス」から「みつばコミュニティ株式会社」に変更
- ・令和6年1月28日：自家用有償旅客運送許可の期限。更新手続き（最大3年契約）
- ・地域公共交通計画：地域公共交通活性化再生法に基づく新たな計画の名称（現在の運行は、平成27年1月作成の地域公共交通基本計画に基づいたもの）

（猪井会長）

公共交通計画の策定をするということと、自家用有償の許可も更新をしなければいけないということもあるので、会議の日程をこのようにして、交通会議で伝えていきたいという説明でした。この点についてご意見はありますか。

（中川委員）

交通計画ですが、大阪府の町村の中では太子町はできていると思います。その参考資料等あったら、ということと、今回のこの計画には参考資料3にも書いてあるように、「地域特性に応じた公共サービスの組み合わせ」でスクールバス・福祉輸送とあることです。河南町の場合、要支援の方の移動サービスDで河南町外に出られるということ、この前の予算決算委員会で回答いただきました。通常だと市内・町内に限る移動サービスなのですが、河南町の場合は富田林市とかにも出られると聞いたので、これは非常に大きなことだと思います。そういうことを含めたトータル的な河南町の公共交通とか、ここに書かれているようなスクールバス等の計画を全部含めた総合的な計画になるのだと思いますが、それで間違いはないのかどうか。

それと今、国会の方でもこの改正案の審議に入っていると思います。ですから、その審議の動向によって変わる場合もあるということですね。例えば、地方自治体の要望によっては国の方で協議会を立ち上げるとか、そういうものもメニューに入ってくるというのはちょっと聞いているのですが、そういう意味ではその審議結果を踏まえて計画を作っていくということでもいいのかどうか、この二つを聞きたいと思います。

（猪井会長）

一つ目は、公共交通計画の冒頭にある「福祉有償運送やスクールバス、それらを全部含めた中でどのように移動を維持していくかを地域総動員で考えてください」ということは元々の計画の趣旨です。地域内にある資源という意味で、病院送迎とかも含めて全て調べた上で、何が足りないのかを考えるべきだと思っています。

国の方ですが、確か今の通常国会でかかっていたかと思います。毎年変更もあるので、それらも情報共有したいと思っています。

他に何かありますか。

（吉岡委員）

私は高齢者と接することが多々あるので、その視点でお話します。高齢者で公共交通を利用される方が増えてきています。現実には私の担当地域でも、今まで利用していなかった方もたくさん利用するように、この一、二年なってきました。ですので、この公共交通と福祉輸送の面でも協議をして、連携もして、ますます高齢者や利用者の方に使いやすいような計画を立ててもらえたら嬉しいと思います。よろしくお願いいたします。

（猪井会長）

ありがとうございます。バスの方を絞ってしまうと、福祉有償側に利用者が流れてしまうということがあります。福祉有償は個別対応しているので、一人当たりのコストが大変高いです。兵庫県の宍粟市でバスの運賃を 200 円均一にした裏の理由が、福祉有償運送が破綻しかけていたので、できる限りバスで運べる人は運びたい、バスも合わせて考えないと福祉有償の問題が解けなかったというものでした。このようなことが現実にはこの数年出てきているので、ご指摘の通り、福祉有償も含めて考えなければなりません。バスだけで考えてしまうと、バスを締め上げた方が町の負担は減るのだけれども、人は移動しないといけないので、どこか別のところの負担が増えるか、町民が引っ越しせざるを得ないということになってしまっていて、それこそ大きな損益が発生しかねないということもあるので、全体を含めて検討しないといけないと思います。大変重要なお指摘ありがとうございます。

他、いかがでしょうか。そろそろ予定時間になりますが、他に何か事務局からはありますか。他の皆様は、「（２）その他」としてご発言の忘れとかはありませんか。

（古川副会長）

スケジュールの評価会議・交通会議の黒丸ですが、これらは全部私たちも出るのですか？

（猪井会長）

皆様にご足労いただき、地域の皆様のご意見をいただきたいです。日程は調整しますが。

（古川副会長）

出てくるとなると今日みたいな会議になると思いますが、私どもは何も知らないで出てくるのです。先生はご専門なのでいろいろなことがお分かりでしょうし、議員の先生方もいろいろなことを研究されているわけですが、私どもは他にも仕事を持っているし、いろいろな会議に出ているので、ここに来てこれを見せられても、この辺がこの辺がと言われても分かりにくいところがあります。できるならば、出席する前に事務局の人にレクチャーしてほしいと要望しておきたいと思います。

（中川委員）

資料ですが、私もここで初めて見るので、できたら数日前にももらえたら目も通しやすいので、

それはお願いしたいなと思います。

（猪井会長）

ありがとうございます。ご指摘の通りです。事務局も大変かと思いますが、できる限りで頑張っ
てほしいと思います。

（事務局）

事前にお持ちできるようにします。

（猪井会長）

他、何かご質問ご意見はありませんか。

最後にまとめたいと思います。皆様からご意見を様々いただきました。今のままでいいという
わけではなく、だからと言ってやめてしまえばいいというわけでもなく、「継続的に改善せよ」「ち
ゃんと住民と向き合って改善しなさいよ」というご意見をいただいたのだと思います。今年は、
資料にもあるように、いただいた意見をもとに事務局でできることを検討して、次回「何ができ
ます」「こういうことをやってきます」と報告してほしいと思います。

最後に確認ですが、「来年度もカナちゃんバス・やまなみみタクシーを継続していく」というこ
とでこの評価会議を取りまとめたいと思います。皆様、これで異議はありませんか。

（各委員）

はい。

（猪井会長）

ありがとうございます。「改善も含めて継続していく」ということで進めていきたいと考えてい
ます。

他、本当に皆様からお忘れ等なければ、これでこの会議を終わりたいと思います。本日は皆様
から大変重要なお意見をいただけたと思います。これで本日の「令和4年度第1回 河南町地域
公共交通評価会議」を終わります。来年度はまた皆様にご迷惑やご負担をおかけしますが、
継続してご協力賜りますよう、よろしくお願いします。ありがとうございました。

以上